

# 商法580条による運送人の 定額賠償に関する一考察

## ——民法416条との関係を中心として——

旭 聡 史

はじめに

### 第1章 ドイツ法における運送人の定額賠償の位置づけ

#### 1 緒 説

#### 2 ドイツ民法における債務不履行の損害賠償の一般原則

#### 3 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償額の規定の解釈

(1) ドイツ商法典旧430条と一般原則との関係

(2) 責任制限の効果

(3) 判 例

#### 4 小 括

### 第2章 イギリス法における運送人の損害賠償責任の範囲

#### 1 緒 説

#### 2 一般原則

#### 3 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償の範囲

(1) 通常の算定基準 (normal measure)

(2) 間接損害 (consequential losses)

(3) その他の費用

#### 4 小 括

### 第3章 運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係

#### 1 緒 説

#### 2 民法416条の解釈に関する学説

(1) 初期の学説 / 相当因果関係説

(2) 相当因果関係説に対する批判 / 保護範囲論・契約利益説

### 3 商法580条・581条の解釈

#### (1) 通説の形成過程

#### (2) 運送人の賠償責任の範囲の規定の位置づけの再検討

おわりに

## はじめに

商法580条は、陸上物品運送において運送品が滅失または毀損した場合の運送人の損害賠償の額を定める規定であり、賠償額の定額化、すなわち定額賠償主義の規定であるとされる<sup>(1)</sup>。この規定は陸上運送に適用されるだけでなく、1992年の国際海上物品運送法改正により、同法12条の2の規定が新設されるまでは国際海上物品運送にも準用され(1992年改正前の国際海上物品運送法20条の2)、現在も内航船による国内港間の海上物品運送に準用されている(商法766条)。また、国際海上物品運送法12条の2の規定は、商法580条の規定と同趣旨のものと解釈するのがわが国の通説的見解であり、商法580条の解釈論が基本的に国際海上物品運送法12条の2の解釈論に引き継がれている。

この規定が賠償額の定額化の規定であり、到達地における引渡しがなされたであろう時点での運送品の一般価格相当額さえ賠償すればよく、運送人の予見の有無を問わず特別損害の賠償を要しないとする点において、民法の一般原則の例外をなす、すなわち民法416条の適用を排除する規定であるという解釈については、古くは大審院大正9年11月25日第2民事部判決において<sup>(2)</sup>明言され、学説・判例ともにほぼ一致している<sup>(3)</sup>。運送品が滅失または毀損した場合の損害賠償の額の算定にあたっては、運送人に悪意または重大な過失があったことが証明され商法581条が適用される場合を除き、民法416条が適用されることはなく、もっぱら商法580条が適用されるというものである。このことは商法581条との対比においても条文上争いのない帰結のように思われる。しかしながら、「民法416条の適用が排除される」という点について

より厳密に見た場合、商法580条と民法416条の関係性について、いくつかの整理が可能であると思われる。すなわち、商法580条による損害額の算定ルールが民法416条による損害の範囲の一般規定による賠償原理に沿ったもので、その適用の結果に過ぎないものなのか、あるいはこれとはまったく違った原理に基づくルールであるのかという点である。

たとえば、商法580条について、「損害が運送人の故意または重大な過失によって生じた場合を除き（581条）、通常の損害の程度に止め、特別な事情による損害は、運送人がこれを予見または予見しうべかりし場合にも（民法416条2項参照）、賠償の責任はないものとする。<sup>(4)</sup>」とし、それとの対比として商法581条について「損害の賠償額が限定されるのは、運送業の特殊性のゆえに運送人を保護するためであるから、運送人の悪意または重大な過失によって運送品が滅失または毀損したときは、運送人を保護する必要はなく、民法の一般原則により（民法416条）、特別な事情により生じた損害であっても、予見または予見することをうべかりし場合には、運送人は一切の損害を賠償しなければならない。」<sup>(5)</sup>というのが学説の代表的な説明である。これは、商法580条は、運送人が賠償すべき損害から民法416条2項の特別な事情による損害を排除するとともに、通常損害についても、画一的な処理を可能とするために損害賠償額を定型化するものとして、商法580条による損害額を民法416条1項による損害とみなし、一方で、商法581条の「一切ノ損害」を民法416条1項および2項による損害と同視していると評価できる。このような説明は、商法580条の損害額算定ルールも、民法416条の一般原則とまったく違う原理によるものではなく、あくまで民法416条の一般原則をベースに、運送法において運送品に滅失・損傷が生じた場合の適用について画一化し、修正したものと評価するのが妥当なようにも思われる。<sup>(7)</sup>

一方で、「民法416条の適用を排し」という表現どおり、商法580条を民法416条の原則とまったく別の原理によるものと解釈する余地もある。民法416条がフランス法・イギリス法に由来する規定であるのに対し、商法580条は<sup>(8)</sup>

以下にみるとおりドイツ法を参考にした規定であることから、商法580条および581条による損害賠償について適用される法原則が民法の原則とは異なるものであるとする解釈である。たとえば581条の「一切ノ損害」については、ドイツ法の完全賠償と一致する、すなわち民法の416条2項の適用も受けず、予見可能性による制限のない責任を負うという解釈も理論上あり得るのではないか。

このように、それぞれ異なる法体系に由来する両規定の関係性について、整合性をもって説明することは、本来必ずしも簡単ではないはずである。民法416条との関係という点においては、上記の商法580条の解釈は100年にも及ぶ長い期間大きな議論もなく確固たる定説となっており、それはドイツ法的な整理のもとで民法416条を解釈する従来の民法における通説的立場を前提とすれば違和感がなかったのかもしれない。<sup>(9)</sup> 他方、民法の分野では、民法416条に関する理論的説明について、その規定の沿革に遡り、比較法史的な分析もふまえた議論が繰り広げられてきた。民法416条の解釈論として通説であった相当因果関係説はドイツ法の影響を強く受けたものであったが、その立場に対しては、規定の沿革から、むしろフランス法・イギリス法に由来するものであったという指摘に基づく批判がなされ、主に英米法に示唆を得た新たな有力説が登場している。このような状況において、民法416条との関係について、商法580条の解釈を再検討する必要はないのであろうか。本稿ではこのような問題意識のもと、商法580条および同条がもっとも影響を受けたドイツ法の規定の分析を行い、加えて有力説が参考にしたと考えられるイギリス法の解釈と比較しながら、これまで規定間の関係性や概念的整理が十分に明らかにされているとはいえない、商法580条と民法416条の関係性について検討を行う。

## 第1章 ドイツ法における運送人の定額賠償の位置づけ

### 1 緒 説

わが国の商法は各国の商法を参照して編纂されているが、なかでもドイツ商法の影響がもっとも大きい。<sup>(10)</sup> 商法580条および581条の規定、またその解釈においてもドイツ商法の影響は色濃くみられる。

商法580条および581条の規定のもととなったと考えられる規定が、1897年に制定されたドイツ商法典（Handelsgesetzbuch）の1998年改正前における430条の規定である。このドイツ商法典旧430条は次のような規定となっている。

「運送人が運送品の全部または一部の滅失につき運送契約に基づき賠償をなすべきときは、同一の種類および性質を有する運送品が、引渡がなされるべきであった時点に引渡の場所において有する普通の取引価格、または、これを欠くときは普通の価格を賠償しなければならない。滅失により関税およびその他の費用ならびに運送賃について支払いを免れた額は賠償額から控除する。

毀損の場合には、毀損状態での運送品の売却価格とその運送品が毀損していなかった場合に引渡の場所および時期において有していたはずの普通の取引価格または普通の価格との差額を賠償しなければならない。毀損により関税およびその他の費用ならびに運送賃について支払いを免れた額は賠償額から控除する。

損害が運送人の故意または重大な過失により生じたときは、一切の損害の賠償を請求することができる。<sup>(11)</sup>」

わが国の商法580条および581条では、一部滅失または毀損した運送品が延着した場合についての文言が付け加えられているものの、ドイツ商法典旧430条の第1項および第2項が商法580条に、またドイツ商法典旧430条の第3項が商法581条に対応しており、非常に似た規定となっている。

ドイツ商法とわが国の商法の規定との違いのひとつとして、商法580条は単に(到達地の)「価格」としているのに対し、ドイツ商法典旧430条は「普通の取引価格、または、これを欠くときは普通の価格 (der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert) と、より具体的に規定されている。普通取引価格 (gemeiner Handelswert) とは商取引上の平均価格、すなわち市場価格をいい、また普通価格 (gemeiner Wert) とは運送品がその客観的性質上有する価格をいう。<sup>(12)</sup>

この普通価格(通常価格、一般価格とも訳される)は、ドイツ法における物の価格に関する概念で、特別価格と対比されるものである。普通価格とは、目的物がすべての人に対して有する価値をいい、特別価格とは、目的物が当該賠償権利者に対して、当該権利者との特別な事情によって定まる価格をいう。<sup>(13)</sup> 特別価格は普通価格よりも大きくなる場合が多く、ドイツ民法において、価額賠償がなされる場合は特別価格によるのが通常である。<sup>(14)</sup> 別の言い方では、ドイツ法上、損害の計算方法は具体的損害計算(被害者の具体的事情を顧慮して算定する方法)と、抽象的損害計算(被害者の具体的事情を捨象して客観的な方法で調査・確定する方法)とに大別されており、<sup>(15)</sup> ドイツ商法典旧430条は後者によること、すなわち運送品の滅失または毀損による損害は抽象的損害計算によることを定めているとされる。<sup>(16)</sup> 日本の学者の商法580条についての説明でも古いものには「到達地に於ける價格とは到達地に於ける一般的な取引價格 (allgemeiner Veräußerungswert) を意味する。即ち到達地に於て通常取引の目的となした場合に於ける、客観的価格をいふものであつて、荷送人又は荷受人の有する個々の具体的な具體的価格とは異なる故に荷送人又は荷受人の得べかりし利益又は運送品の安全に到達した時の特別の利益は賠償されない<sup>(17)</sup>」というようなものが見受けられ、ドイツ商法典旧430条の解釈の影響を強く受けていることがわかる。

## 2 ドイツ民法における債務不履行の損害賠償の一般原則

このドイツ商法典旧430条についても、ドイツ民法典249条以下による債務不履行による損害賠償の一般原則の適用を排除する規定とされている。<sup>(18)</sup> ドイツ民法典（Bürgerliches Gesetzbuch）において、債務不履行の場合と不法行為の場合とに共通して適用される損害賠償の一般原則は249条以下に規定されている。ドイツ民法典249条は次のように規定する。

「損害賠償につき義務を負う者は、賠償を義務づける事情が生じなかったならば存在するであろう状態を回復しなければならない。人に対する侵害、又は物の毀損に基づいて損害賠償をすべきときは、債権者は、<sup>(19)</sup> 原状回復に代えて、それに必要な金額を請求することができる。」

さらに、原状回復と金銭賠償の関係についてドイツ民法典251条は次のように規定する。

「①原状回復が可能でなく、又は債権者に対する賠償として十分でないときに限り、賠償義務者は、債権者に金銭で賠償しなければならない。

②賠償義務者は、原状回復が過分の費用によってのみ可能であるときには、<sup>(20)</sup> 債権者に金銭で賠償することができる。」

このようにドイツ法における債務不履行に対する救済においては、原状回復が原則とされ、金銭賠償に優先する地位を与えられている。この原状回復による被害者の救済は、諸外国においては金銭賠償が原則的な方法であった<sup>(21)</sup> 当事の状況に鑑みれば、極めて画期的なものであるとされるが、これは差額<sup>(22)</sup> 説による統一的損害（利益）概念および完全賠償原理に基づくものである。平井宜雄教授はこのドイツ損害賠償法の基本構造を次のように要約する。

「（１）損害賠償請求権を発生させる要件事実すなわち責任原因（Haftungsgrund）が一たん充足された以上は、発生したすべての損害が賠償されなければならない、というのが基本原則である（完全賠償の原理 Grundsatz der Totalrestitution）。ドイツ民法249条１項が『損害賠

債義務を負う者は、賠償義務を生ぜしめる事情がなかったならば存在したであろう状態を回復しなければならない』と規定するのは、右の趣旨を示す。この原則は、損害を生ぜしめた行為の態様、それに際しての行為者の故意過失の程度、損害が予測可能か否か、損害が直接か間接か、等によっては損害の範囲は影響されない、ということの意味する。すなわち、責任原因と損害の範囲とは切断される。以上述べた完全賠償の原則のコロラリーとして、次の諸点が導き出される。

(a) 利益＝損害 完全賠償の原則の論理的帰結の第一は、債権者の利益が、すべてそのまま賠償として給付されるべきである、ということである。(i) 利益 (Interesse) とは、客観的な取引上の価値＝交換価値によって、すなわち客観的基準によって決定されるところの『物の価値』(Sachwert)あるいは『通常価値』(gemeiner Wert)とは区別された意味における主観的な利益である。この意味での利益は、〈賠償を義務づける事実が生じなかったならば存したであろう財産状態と現在の財産状態との差〉<sup>(23)</sup>として把握される(差額説 Differenztheorie)。」

このようにドイツ法においては、原状回復主義を原則とし、責任原因と因果関係に立つ全損害が賠償されなければならないとする完全賠償主義を採用することにより、損害賠償の範囲の画定は因果関係のみを基準として行われ、わが国の民法416条のような予見可能性による損害賠償の範囲の限定を否定されている。<sup>(24)</sup>ドイツにおいて因果関係の判断基準を明らかにする目的で唱えられ、通説的立場となったのが相当因果関係説で、この説は同一の条件が存するときに同一の結果が生じることが一般的である場合に因果関係ありとするもので、結果発生<sup>(25)</sup>の蓋然性を因果関係有無の判断基準とするものである。

また、賠償されるべき損害を債権者の「利益」とし、賠償を義務づける事実(債務不履行、不法行為等)が生じた後における債権者の現在の財産と、当該事実がなかったとした場合の仮定的な財産の額との差額により定義する



ことで、原則として、すべての場合に適用される利益給付の内容を統一的に把握し、直接利益・間接利益等の利益（損害）概念の細分化・区別を否定している。ドイツ民法典の理由書においても、このような区別が法律上特別な意味を持たない以上、明文化することは不要であり、さらに概念的に不明確な区別を用いることは、実務にとって危険であるとされ、ドイツ民法において利益（損害）概念の区分は採用されなかった。<sup>(26)</sup>

このような統一的な利益概念のもとでは、具体的損害算定が原則となる。すなわち、「利益概念は被害者の財産状態の差を問題とするから、そこにおける損害項目として一切の具体的事情が考慮されることになる。この概念が損害概念として中心におかれたので、これに対応する具体的損害算定（die konkrete Schadensberechnung）が損害計算の方法としては原則である」<sup>(27)</sup>。具体的損害計算には結果損害、たとえば滅失または毀損等した運送品の使用不能により操業ができなかった損害のようなものも含まれ得るとされる<sup>(28)</sup>。ドイツ民法典252条も「賠償すべき損害は、逸失利益をも含む」と規定するが、「第249条第1文の原則によれば、加害結果がなければ存したであろう状態は、逸失利益をも賠償することによって初めて原状回復されるから、本条は、当然の規定である」<sup>(29)</sup>とされる。

### 3 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償額の規定の解釈

#### （1）ドイツ商法典旧430条と一般原則との関係

ドイツ商法典旧430条は上述のとおり運送品の滅失または毀損に対する損害賠償について抽象的損害算定（die abstrakte Schadensberechnung）を採用する規定であり、「統一的（つまり賠償権利者の全財産状態をとらえる）利益概念に対する例外」<sup>(30)</sup>とされる。ドイツ民法典249条第2文は物の毀損に基づく損害賠償について、原状回復に代えて金額による賠償を認めるものであるが、この規定に基づく金銭賠償は、原状回復の一態様であって、本来の意味における金銭賠償とは異なるものと解されており、物の毀損についての<sup>(31)</sup>

損害賠償においても、民法においては具体的損害算定が原則である。運送人の運送品の滅失・毀損に対する損害賠償について適用されるドイツ商法典旧430条の規定は、民法に定める損害賠償について、損害算定の方法に関する例外を定める規定であるといえる。

ドイツ法において、抽象的損害算定は、実定法の規定上は限定的であるものの、判例上はひろく肯定されているが、上述の差額説に基づく利益概念との関係で、この抽象的損害をどのように位置づけるかについて、判例・通説の立場とされる訴訟法説といわれる見解と実体法説といわれる見解とがある。抽象的損害計算規定を立証責任の転換規定に過ぎないとし、具体的損害計算との選択を許すと共に（訴訟中の変更も自由。被告は、抽象的算定による損害に対して具体的算定額がより少ないという抗弁も提出しうる）、具体的計算の正当性、原則性を基底におく訴訟法説に対し、抽象的損害計算を「利益」とは別の損害概念、すなわち「物の価値」あるいは給付または法益の客観的価値に基礎を置くものとしてより積極的に評価する見解が実体法説である。<sup>(32)</sup> ドイツ商法典旧430条のように、法が普通価格による賠償義務を定めた場合は、抗弁として、具体的損害算定を援用することはできないとされており、<sup>(33)</sup> 基本的にドイツ商法典旧430条と民法の一般原則との関係については、実体法説の説明が妥当するものと考えられる。その代表的な説として、<sup>(34)</sup> ラーベルの見解を平井宜雄教授は次のように要約している。

「利益を、〈現在の財産状態と、責任原因事実がなかったなら存したであろう財産状態との差〉として把える伝統的な、統一的利益概念（差額説）は、現代の商事取引には適せず、むしろ個々具体的な債権者の財産状態から独立して一様に損害を定められ得る—英米法にみられるような市場価格を基礎とする—とき—客観的・抽象的な算定方法が意味をもってくる。このように抽象的に定められる損害を、独立の損害概念として定立することによって、統一的損害概念は分解するに至り、個々の契約の目的に応じて損害が定められ、その目的に応じた損害のみを賠償すれ

ば足りるとされることによって、規範（Norm）—契約法の分野では契約—の目的によって損害が限定される。利益概念の分化は、前に述べたような、抽象的損害算定方法を〈得べかりし利益〉に還元するドイツの通説・判例への批判に導くことになり、彼は英法の Hadley v. Baxendale 事件のルールにならって、抽象的損害を、反証を許さない最小限<sup>(35)</sup>の損害額として定める」。

通説とされる訴訟法説が差額説・利益概念による一貫した説明を維持しようとするのに対し、実体法説はそれを批判するものであるが、この実体法説に立つ学説も差額説を全否定するものではなく、むしろその中心的意義を認めた上で修正を施すことを狙ったものであるとされ、この説においても差額説<sup>(36)</sup>、統一的利益概念を原則に位置づけたうえで、そこにおける具体的損害計算の例外として、抽象的損害計算を位置づけているといえる。

## （２）責任制限の効果

このように、ドイツ商法典旧430条1項および2項は、運送人が滅失または毀損した場合に、運送人に「普通の取引価格」または「普通の価格」の賠償を義務付ける、すなわち抽象的損害算定を定める規定であるが、上記のとおり、ドイツ民法典249条以下による具体的損害算定を排除するもので、価額賠償以外についての賠償を排除して、運送品が滅失または毀損した場合における運送人の賠償責任の範囲を限定する規定であると解されている。「賠償義務ノ程度ニ至リテハ後者〔注：他ノ債務者〕ニ比シ大ナル特典ヲ有ス即運送人ハ充分ナル損害ノ賠償ヲ給付スルヲ要セス殊ニ間接損害モ失ハレタル利得モ賠償スルヲ要セスシテ其賠償義務ハ専ラ同種同品質ノ運送品カ運送品ノ交付セラルヘカリシ場所又ハ時期ニ有セシ普通價格（取引價格）ニ制限」<sup>(37)</sup>される、と説明される。

財産状態の差額による統一的な損害概念による具体的損害計算の例外として、物の価値について客観的な方法で算定を行う抽象的損害計算は、逸失利益等の「物の価値」以外の利益を損害計算に含めないものであるため、本来

的には損害計算の方法のひとつであるにもかかわらず、ドイツ法の差額説・統一的損害概念のもとでは、自ずと損害賠償範囲の制限としての性質も有することとなる。具体的損害計算との対比としての抽象的損害計算は、「物の価値」以外の損害項目を排除する概念であることから、このような効果が生じるのである。

運送品が運送途上で毀損した場合にあてはめると、ドイツ民法の原則によれば、本来、運送人は、原状回復またはそれに代わる金銭賠償を行わなければならない。金銭賠償を行う場合、賠償を義務づける事実、すなわち運送品の毀損が生じなかったならば存したであろう財産状態と現在の財産状態との差を損害(利益)として賠償する義務を負う。そこでは、転売利益、毀損した運送品が使用できなかったことによる使用利益などの間接損害も含め、被害者の主観的な一切の具体的事情が考慮され、金額として評価されることとなる。それに対し、商法の適用においては、ドイツ商法典旧430条による抽象的損害計算の規定により、その財産状態の差は、運送品が通常有する平均的価格の差として金額化されることになり、被害者の主観的・具体的な事情は考慮されず、結果として、逸失利益等の間接損害は金額化の過程で除外されることとなる。

このように、ドイツ法において抽象的損害算定は、一般原則である具体的損害算定と比較したときに、一般的に賠償額を少なくする効果を有するため、抽象的損害算定を採用することは責任制限を認めることでもあり、ドイツ商法典旧430条の規定は、損害賠償額の算定方法の規定であるとともに、責任制限の規定として位置づけられることになる。上述のとおり、ドイツの損害賠償の一般原則においては、行為者の故意・過失の程度などの有責性は損害賠償の範囲の画定には影響を与えないものであるが、ドイツ商法典旧430条は故意・重過失の場合の損害賠償をそれ以外の場合と区別している。これはドイツ商法典旧430条が、運送人に故意・重過失がないことを条件として認める、責任制限の規定であるということで正当化されるものであり、

同条が因果関係とは別の次元の規定であることは明らかである。

この責任制限の効果については、1861年に制定された旧ドイツ商法（普通ドイツ商法典。Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch）396条の先例にしたがったものである。旧ドイツ商法においては運送人がレケプツム責任に由来する不可抗力までの責任を負っており、その代償として責任制限が認められると説明されてきたが、1897年ドイツ商法典においては、運送人の責任も過失（推定）責任となったため、このような説明では正当化できなくなり、責任制限を維持したことについては批判する学説もあった。<sup>(38)</sup>ただ、伝統的に運送人の責任制限は認められてきたのであり、その根拠としては、運送人が運送契約により得る対価としての運賃は、平均的な運送品の価格、運送距離の平均などをベースにしており、高価品の価格や間接損害までも負うベースで計算されていないことや、一部の運送業者には義務となっている責任保険においても、付保範囲は限定されていることなどが挙げられる。<sup>(39)</sup>結局のところ、現在においては、運送契約に特徴的に生じるこのような損害リスクについて、運送人は、原則として運送品それ自体に生じた損害の限度でリスクを引き受けるのであり、それ以外の荷主側の経済活動あるいは商取引における輸送・物流に対する特別な利害関係により生じる損害リスクを運送人側に移転すべきではないという、契約上のリスク分配の問題として正当化されるべきものであると考えられている。<sup>(40)</sup>

### （３）判 例

国際道路運送条約（CMR）<sup>(41)</sup>が適用される事案についてのものであるが、運送品の滅失または毀損の場合の損害額の算定の規定と民法の一般原則との関係について、参考になる近時の連邦最高裁の判例として次のようなものがある。

#### 【ドイツ連邦最高裁2010年9月30日判決】<sup>(42)</sup>

この判例は、ドイツのローゼンスブルグ（Rosenburg）からイタリアのカンビアーゴ（Cambiago）までの陸上運送中にノートパソコン

3,384台(重量7,979kg)が運転手の休憩中にトラックごと盗まれた損害について、荷送人を代位した保険会社が運送人に損害賠償を請求した事案に基づく判決である。原告は、盗難はCMR29条に定める運送人から責任制限の利益を奪う、特別の重大な有責(qualifizierten Verschuldens)<sup>(43)</sup>により生じたものであるとして、CMR23条3項の重量方式(運送品1キロあたり8.33SDR)による責任制限を受けない完全な賠償を求め、運送品の滅失に対する賠償額を、運送を引き受けた時および場所における運送品の市場価格を参照して定めるとするCMR23条1項および2項に基づき運送品の市場価格である€990,929.56の損害賠償を請求した。<sup>(44)</sup>

1審および2審は原告の請求を認め、市場価格に基づく損害賠償を認めた。これに対し、被告は、CMR23条3項に基づく1kgあたり8.33SDRの責任上限額(€77,563.40)を超える部分について訴えの棄却を求めて上訴した。

ドイツ連邦最高裁は、本件盗難が運転手の特別の重大な有責によるものであることについて、原審の判断を容認したものの、賠償額の認定については破棄し、差し戻した。本判決において裁判所は、ドイツ連邦最高裁2005年3月3日判決(I ZR 134/02)を引用し、運送品が運送人の故意または特別の重大な有責により生じ、運送人の責任制限阻却事由を定めるCMR29条により運送人がCMRに定める責任制限を援用できない場合、その損害賠償の範囲については国内法の定めによるものとし、ドイツ法が適用される場合は民法249条以下の規定によるものとするが、この場合において、原告は、CMR29条を援用して民法249条によらず、CMRに定める損害賠償を請求することも選択できることを認めた。そのうえで、原告がCMRの規定によることを選択した場合、損害の算定基準についての規定である23条1項および2項のみを選択的に適用することはできず、この場合、23条3項および7項による重量方式による責

任制限も含めた23条すべての適用を受けると判示し、原審は、CMR29条にもとづいた損害賠償の認定を行っていないと結論づけた。

その理由として、CMR23条1項および2項は運送品に生じた物的損害について抽象的、総額での賠償を義務付けるものであり、損害賠償の精算を簡略化するものであるが、一方で逸失利益や間接的損害など他の財産的損害を含めない点において、少なくとも間接的には責任制限の規定でもあると考えられるとし、CMR23条は1項及び2項による価格賠償と3項の責任限度額とが統合的な責任制限制度を構成しているということを根拠としている。CMRは、特別の重大な有責による責任と純粋な保護責任（reinen Obhutshaftung）とのいずれかを区別する、統合的で閉鎖的な責任構造を有しているという見解を支持している。

CMRにおける責任体系についての判断であり、ドイツ商法典のみが適用された場合の運送人の責任についても同様の判断になるのかは必ずしも明らかではないが、1998年のドイツ商法典の運送法に関する規定の改正がCMRの規定に依拠しているものであることから、興味深い判例である。ドイツの運送法において、運送品の客観的価格による責任制限と、陸上運送においては重量あたり（海上運送においては重量またはパッケージ等の単位あたりとの併用）のいわゆる個別的責任制限（以下、便宜上「パッケージ・リミテーション」とする。）とが認められている。運送人に重大な有責がある場合において、具体的損害算定による損害賠償と抽象的損害算定による損害賠償との選択的請求を認めたものの、抽象的損害算定による場合、すなわち運送品の価格による責任制限が機能する場合には、この判決によれば必ずパッケージ・リミテーションも適用されることになる。運送品の価格による責任制限とパッケージ・リミテーションとの2つの責任制限が一体となり、いわば単一の責任制限制度として機能しているともいえる。また、具体的損害算定と抽象的損害算定が、まったく別の算定方法で、具体的損害算定と抽象的損害算定を一緒に利用することはできないと考えているようでもある。さらに

いえば、抽象的損害算定による価額賠償（Wertersatz）は、「賠償」というよりも「補償」という訳のほうが適切で、これは損害賠償とは別の概念、制度として理解すべきものかもしれない。

#### 4 小 括

完全賠償を原則とし、わが国やイギリス法などのように「予見可能性」等により損害の範囲を制限する仕組みを持たないドイツ法においては、「抽象的損害算定」という、損害賠償額の算定方法において例外的な取り扱いを行うことにより、運送人の運送品の滅失または毀損に対する責任の範囲を制限する方法がとられた。それは1861年に制定された普通ドイツ商法典（ADHGB）以前から鉄道運送において採用されていた取引実務を参考に規定化したものであったと考えられるが、損害賠償法の一般原則の適用から導き出されたものではなく、責任制限という効果をもたらすために積極的に設けられた例外とみることができる。そこには、運送契約における運送人の運送品に対する損害賠償について、原則として間接損害の賠償責任を否定し、運送人に責任制限を認めるべき、という契約上のリスク分配として正当化される、取引実務上の要請による政策的な価値判断がある。契約上のリスク分配であるがゆえに、その前提をくつがえす有責性、すなわち故意またはそれと同視しうる特別の重大な有責が運送人に認められる場合、責任制限の効果も認めないという仕組みになっている。

このように、運送品の滅失または毀損に対する責任は、抽象的損害計算という例外的な算定方法をとるため、上記の判例に見られるように、その適用において比較的厳格に通常の具体的算定方法との区別がされており、いわば別の責任体系に基づく、別の賠償制度であるかのようにも見える。

また、抽象的損害計算は、物の価値以外の利益・損害を排除するものであるため、法律上明記されていなければ、たとえば、運送品の滅失または毀損に伴い荷主において生じるその他の費用の賠償も排除されることとなる。こ



の点に関し、1998年の改正法において、損害査定費用の賠償義務を明記した（430条）。1998年の運送法改正においては多くの規定をCMRに依拠しているが、この規定に相当する規定はCMRにはなく、ドイツ法特有の規定である。<sup>(46)</sup> 取引実務の感覚からは運送人に賠償させるべきと考えられる費用について、上記のような構造をとるドイツ法の抽象的損害算定により、これらも排除されることの不都合に立法的に対処したものといえる。2013年の海商法改正においても同様の規定が設けられているが（503条）、損害査定費用は、運送品の実質的損害と不可分のものであり、同様に扱われるべきものであるとされ、したがって、責任最高限度額（物品運送一般につき431条（運送品1キログラムあたり8.33SDR）、国際海上物品運送につき504条（運送品1パッケージあたり666.67SDRまたは1キログラムあたり2SDRのいずれか大きいほう）は、運送品の市場価格または通常価格と損害査定費用の合計額に<sup>(47)</sup> 対して適用される。

このように、ドイツ法においては、運送人の運送品に関する損害賠償の額を定めた商法旧430条（現429条）は、抽象的損害算定として、損害賠償額の算定方法についての特則であり、①ドイツ法上の原則である因果関係が認められる全損害が賠償されなければならないとする完全賠償が適用される場合を故意・特別の重大な有責の場合に限定したこと、②それ以外の通常の場合においては、運送人の損害賠償責任を運送品の普通価格に限定したうえで、他の種類の損害・利益を排除し、③普通価格の算定基準となる時・場所も特定した（旧430条においては仕向地、現429条においては仕出地）。これは、運送人にとって有利な規定であるとともに、立証責任の軽減という点で荷主側にとってもメリットがあり、運送人に故意・重過失がある場合においても、荷主は民法の一般原則による責任追及と、商法の特別規定に基づく責任追及と選択的に利用できるのが特徴的である。ドイツ法においては、商法旧430条という損害賠償額の算定についての特則かつ責任制限の規定を設けることで、運送契約における運送品に関するリスク分配を行っていたといえ

る。

## 第2章 イギリス法における運送人の損害賠償責任の範囲

### 1 緒 説

次に、民法416条の原型ともいえるイギリス法について概観する。イギリス法において損害賠償は、金銭賠償が原則である。そして、不法行為と契約違反に共通して適用される基本原則に基づく損害賠償額は、Livingstone v. Rawyards Coal Co 事件判決（1880）においてブラックバーン判事（Lord Blackburn）により明示された、「侵害あるいは被害を受けた当事者が、それに対する賠償または補償を受けようとしているところの権利侵害（the wrong）を受けなかったとした場合におかれていたであろう状態と同じ状態におかれるだけの金額」を基礎とする。契約違反においては、「原告は、金銭によってできる限りにおいて、契約が履行されていた場合と同じ状態におかれる権利を有する」。ただ、この完全賠償の原則を厳格に貫くと被告にあまりに酷な結果となるということが考慮され、この原則にはいくつかの重要な制限が加えられている。そして、この完全賠償を制限するいくつかの要素をまとめて表現したものが「損害の疎遠性」（remoteness of damage）<sup>(48)</sup>であるとされる。そして疎遠性（remoteness）の重要な要素として、因果関係（causation）と保護範囲（scope of protection）があり、契約違反における疎遠性の判断においては、保護範囲の影響が大きいとされる。<sup>(49)</sup>別の言い方をすれば、因果関係により画定される完全賠償の範囲について、予見可能性という当事者の意図を判断基準とする契約の保護範囲により、その賠償の範囲を制限しており、その意味で、契約違反に対する損害賠償の範囲の画定においては、予見可能性が中心的な役割を担っているといえる。以下にその詳細をみていくこととする。

## 2 一般原則

「保護範囲」に関する伝統的な基準が、Hadley v. Baxendale 事件（1854）で示された、いわゆる「ハドレー・ルール」である。わが国の民法416条は、これを基本として、若干の修正を加えたものであるとされる。<sup>(50)</sup>この事案は、運送契約における遅延損害に関するもので、次のような内容となっている。

「一方当事者が締結された契約に違反した場合、相手方当事者の当該契約違反に対して認められるべき損害賠償は、当該契約違反自体から、自然に、すなわち通常の事物の経過にしたがって生じたものと公正かつ合理的に考えられるもの（such as may fairly and reasonably be considered either as arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from such breach of contract itself）、または、契約締結時点において、その違反のあり得べき結果として両当事者が予期したことであったと合理的に考えられるもの（such as may be reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it）である。もし契約が締結された背景である特別な事情が原告によって被告に伝えられ、それによって両当事者の知るところとなった場合、そのような契約についての違反の結果として、当事者が合理的に予期する損害賠償は、当該伝達され、知ることとなった特別な事情のもとで、契約違反から通常生じる損害の額であろう。反対に、そのような特別な事情が契約に違反した当事者に全く知られていなかった場合、当該当事者は、最大でも、そのような特別の事情に影響されないほとんどのケースにおいて通常生じるであろう損害の額しか予期できなかったと考えられる<sup>(51)</sup>」。

その後の Victoria Laundry 事件判決（1949）および The Heron II 号事件貴族院判決（1967）により、ハドレー・ルールはより具体化され、また、The Achilleas 号事件貴族院判決（2008）においては、従来のハドレー

・ルールに新たなテストが付加されたものとも考えられている。<sup>(52)</sup> 従来は、義務違反から当該損害発生についての当事者の予見可能性、「起こりそうにないわけではない」(not unlikely)ということについての「認識」があった場合、違反当事者は黙示的にリスクを引き受けたとされ、その責任を負わせられるとされていたところ、The Achilleas 号事件貴族院判決は、一定の場合に損失について「責任の引き受け」(assumption of responsibility)があったと合理的にみなされないことがあることを認め、そのような場合には、特別な事情による損害の責任を負わせられないとした。ただ、これもハドレー・ルールに取って代わる、あるいはそれを覆すだけの新しいルールとは考えられておらず、ハドレー・ルールの有する基本的な機能は、変わらず有効なものであると考えられている。<sup>(53)</sup>

イギリス法において、これらの保護範囲に関する基準は「契約上の双方向のリスク配分」(reciprocal allocation of risks)と位置づけられる。リスク配分の基本原則、出発点は、契約上の義務を負う者(債務者)は、その契約上の債務の違反の結果として通常生じる損害について責任を負担し、一方で、相手方当事者(債権者)は、それ以外の特別の事情に基づく損害について黙示的にリスクを負担するというものである。このリスク配分のバランスが、契約締結時に、債権者から契約を結んだ背景にある特別の事情を債務者に伝えることによって変化する。特別の事情を知らされた債務者は、契約違反があったときにどのような損害が生じるのかについて、特別の事情に基づいて判断できる状態となり、その特別の事情に基づく損害・リスクが「起こりそうにないわけではない」(not unlikely)ということを債務者が、あるいは合理的な人間が認識できるものであれば、債務者は、当該リスクについて免責または責任制限を条件として契約に入る、あるいは契約を拒絶する自由があったはずであり、それらをせずに契約に入った場合、黙示的にそのリスクを引き受けたとみなされ、そのリスクが債務者に移転するのである。<sup>(54)</sup>

損害の金銭評価(Assessment of Damages)についての一般原則は、損

害賠償の原因事実が生じた日、すなわち契約違反の日を基準とする。<sup>(55)</sup>ただ、この原則は絶対的なものではなく、この原則によることが公正でない場合、裁判所は、状況に応じた適当な他の日を基準とすることができるとされる。また、原告が、契約違反が生じた当時、そのことを知り得なかった場合は、通常、原告が当該違反を合理的に知り得て、かつその認識に基づき、たとえば損害軽減を試みるなどの行動をとることができたであろう日が基準となる。<sup>(56)</sup>

### 3 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償の範囲

次に、物品運送契約（contract of carriage）において、運送品が滅失した場合（non delivery）および毀損した場合（delivery in damaged condition）における損害賠償の基準について見て行くこととする。この場合の損害賠償の算定にあたって適用される原則は基本的に共通し、毀損の場合も可能な限り、滅失の場合と同じ基準が適用される。例外として、毀損の場合における通常の損害の算定は市場価格ではなく、その価格の減損分となる。したがって、以下に述べる基準は、基本的に損傷の場合にも可能な限り共通して適用されるものである。<sup>(57)</sup>

#### （1）通常の算定基準（normal measure）

まず、運送品が滅失した場合の通常の損害賠償の算定基準は、引き渡しになされるべきであった日における到達地（目的地・仕向地）における運送品の市場価格から、支払わなくて済んだ運送賃その他の費用を差し引いたものである。1860年代の古い判例には、到達地ではなく仕出地の市場価格によって算定するものも見られるが、<sup>(58)</sup>Rodocanachi v. Milburn 事件（1886）で到達地の市場価格を基礎とする算定基準が採用され、この判例がリーディングケースであるとされている。概要は次のとおりで、上記に述べた一般原則、すなわち完全賠償を出発点として、ハドレー・ルールに示された通常損害の考え方を、運送契約において運送品が滅失した場合に具体的にあてはめるこ

とでこの場合の算定基準を導き出そうとしていることがわかる。

【Rodocanachi v. Milburn 事件判決<sup>(59)</sup>】

本件は原告が船主である被告に対し運送品の滅失について損害賠償を請求した事案である。原告は洋上で運送品を売却していたが、その売却時点から本船が揚地に到着すべきであった時までの間に、運送品の価格は市場で高騰していた。裁判所は、商人は市場での価格上昇の利益を得る権利を有すると判示した。本件では、損害賠償から控除されるべき運賃についても争いがあった。積地で一部前払い運賃が支払われ、残りのバランス運賃が揚地で支払われることになっていたが、この点についてはバランス運賃のみが控除されるべきと判断された。エシャー判事(Lord Esher)は判決理由を次のように述べる。

「私は、本件のようなケースにおける損害賠償の算定についてのルールを次のようなものでなければならないと考える。すなわち、その算定方法とは、原告が無事運送品の引渡しを受けていたとした場合と、運送品が滅失してしまった場合とにおける、原告の状態の差 (the difference between the position of a plaintiff) である。では、その差とは何か。もし運送品が揚地に運送されていた場合、原告はそれを受け取ることができるが、そのためには、リーエン (Lien) により担保される運賃を支払わなければならない。もし運賃がリーエンにより担保されていなければ、原告は何らの支払いをすることなく運送品を受け取れる。運送品を受け取れば、原告はそれを売却することができた。したがって、原告は、揚地に到着した時点の運送品の価値から、運送品を運送人から受け取るために支払った金額を差し引いた額を得ることができたはずである。次に、運送品の価格を算出するためのルールはどうあるべきか。もし当該運送品に関する市場がない場合、算定結果は、荷送人における運送品に関する調達コストに揚地における見込み利益を加算したものにより、概算で見積もるしかない。もし市場があって上記のような見

積り方法に頼る必要がない場合、価格は、運送品が到着するはずであった時点における市場価格になるだろう。しかし、価格は、原告に特有な事情から独立して算出されなければならない。売買契約における目的物の引渡不履行や不適合による受取り拒否の場合の損害額の算定にあたり、法が、たとえば当該物品の売買にあたっての第三者との仲介取引など、原告と被告との間の偶発的な事情を考慮にいれない、というのは十分確立されたルールである。本件の場合において、もし運送品が揚地に到着する前に原告が市場価格を上回る価格で売却していたとしても、原告の回収できる賠償額は当該売却価格に基づくものではなく、市場価格に限定される。なぜならば、原告がより高い価格で運送品を売却できたという事情は、原告と被告との間における偶発的な事情であるからである。しかしながら、もし法が、原告が市場価格よりも低い価格で運送品を売却していたからといって、市場価格でなく、実際の売却価格で定めるべきであるというのであれば、それはあまりに不公正であると考える。私は、「メインの損害賠償法（Mayne on Damages）」に述べられているルールを採用する。すなわち、市場価格を基準とし、運送品の価格を原告に特有のいかなる事情からも独立して算定し、したがって、原告の転売契約の価格から独立して算定するというもの<sup>(60)</sup>だ。」

このように、イギリス法においても、運送品に関する損害賠償は、到達地の市場価格を基準として、原則として請求者における具体的な事情は損害額の算定において考慮しないとする点で、抽象的損害算定を定めるドイツ商法典旧430条と共通している。また、積地でなく、到達地の市場価格を基準とするのは、「揚地における見込み利益」がそこには含まれている判断に基づいていることが示されており、運送品が商品である場合を標準的なケースとして、その売買契約における荷主（売主）の一定の逸失利益も通常損害の一部として定型化しようとするものであることがわかる。<sup>(61)</sup>一方で、この到達地の市場価格という基準は、具体的な事案における適用において、市場価格の

立証等の問題で、必ずしも簡単に賠償額が定まらないケースもあり、そのような場合における例外や、より細かいルールも認識されている。これらのルールは、「通常の算定基準」(normal measure)という表現にも現れているとおり、一応の基準(“prima facie”と表現される)と位置づけられるもので、ドイツ法と比較して、より柔軟な基準であると考えられる。

## (2) 間接損害 (consequential losses)

使用利益損害 (loss of user profit) や営業利益損害 (loss of business profit) などのいわゆる間接損害 (consequential losses) については、ハドレー・ルールが定立された Hadley v. Baxendale 事件がまさに運送契約における営業利益の損害についての事案であったことからわかるとおり、運送契約においても、契約違反による損害賠償の一般原則、すなわち「損害の疎遠性」(remoteness of damage) に関する基準の適用により解決される。一般に、裁判所は、運送人にこれらの損害の責任を負わせることについて、被告が売買契約の売主の場合と比較して、厳格なアプローチをとっているとされ、そのことは、The Heron II 号事件 (1969) におけるアップジョン判事 (Lord Upjohn) の次の言葉にも示されている。「陸上運送、海上運送、あるいは航空運送の事案についていえば、運送人は、運送品の荷受人 (consignor) と同じ商売を営んでいるわけではなく、相手方の商売における実務や要求についての知識は、売買契約における売主と買主が相手方のビジネスについて有しているものよりはるかに少なく、限られたものであると考えられる<sup>(62)</sup>」。ただ、この点においての運送契約上の運送人と売買契約上の売主との区別は、法律問題でなく事実問題であるとされ、すべてのケースで運送人の間接損害に対する責任が否定されるわけではなく、具体的な事実関係の下で、実際にこれが認定されたケースもある<sup>(63)</sup>。

このように、間接損害について、運送契約における一般的、原則的なリスク配分として、運送人の損害賠償責任の範囲に含まれないということについては、ドイツ法の考え方と共通するものである。一方で、イギリス法におい



ては、具体的な事案における事実関係によっては賠償責任が認められることがあり、この点において、明確な責任制限の規定であるドイツ商法典旧430条の規定と異なっている。

### （３）その他の費用

その他の費用損害についても、「損害の疎遠性」に関する基準と、原告が合理的に行動したかどうかの基準（the test of acting reasonably）を満たした場合、契約違反により生じた損害を軽減するために、原告において発生した合理的な費用については損害として賠償が認められる。<sup>(64)</sup>貨物の救助費用と積替え費用の賠償が認められた例もある。<sup>(65)</sup>具体的な費用項目によって、たとえば通常の損害査定費用のように、通常損害として予見可能性の立証が不要なものに分類されるべきものと、特別損害と分類されるべきものがあると考えられる。

## ４ 小 括

以上にみたとおり、イギリス法においては、制限賠償原理が採用されていることがドイツ法との大きな違いのひとつである。イギリス法の金銭賠償の目的も、その出発点は、ドイツ法に共通する完全賠償・原状回復の思想であったが、イギリス法においては、その完全賠償を厳格に貫くことをむしろ否定し、賠償範囲を制限するいくつかの仕組みが存在した。その中でも最も重要な要素が、「損害の疎遠性」（remoteness of damage）という概念であり、契約法においては「保護範囲」（scope of protection）が中心的役割を果たす。これは主に当事者の認識をベースに、個別の契約における当事者間のリスク分配を探り、それにより賠償範囲を画定させる仕組みであるといえる。この「保護範囲」に関する最も伝統的で、重要なテストが、わが国の民法416条の基礎ともなった、ハドレー・ルールでもあった。ただ、イギリス法においても因果関係の概念を否定するものではなく、賠償の範囲を制限する要素である「損害の疎遠性」には因果関係もひとつの要素として含まれて

おり、保護範囲は因果関係と対立する関係ではないという点は注意すべきであろう。不法行為においては因果関係が損害の範囲を画する要素として中心的な役割を担っているとされており、別の言い方をすれば、契約法においては、因果関係により画される損害賠償の範囲より、予見可能性(契約の保護範囲)<sup>(66)</sup>により画される損害賠償の範囲の方が狭くなるため、保護範囲が前面にでてくるといふことのように思われる。

ハドレー・ルールが示された Hadley v. Baxendale 事件や、それをより具体化した判例として重要視されている The Heron II 号事件のいずれも物品運送契約に関する紛争の事案で(後者は航海用船契約)、そこでの紛争解決をとおして一般法理が定立されていることからわかるとおり、運送人の運送品の滅失または毀損に対する責任、損害賠償の範囲も、基本的に一般理論の適用のもと解決されてきた。ドイツ法ほど厳格な責任制限とはなっていないが、原則的には、運送人の運送品に関する責任は、運送品の市場価格に基づき、間接損害には及ばないというのが、標準的な運送契約上のリスク分配となっており、結果的に責任制限に類似する効果があるともいえる。これは、イギリス法における損害賠償の一般原則が、予見可能性による賠償範囲を制限する制限賠償制度を採用していたため、その適用を通じて実現することができたものといえる。

したがって、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の規定についても、単に運送品についての損害額の算定基準に関する一般法における原則を法文化したに過ぎないものとして理解され、それが責任制限の効果を有するのか、運送品の物理的損害以外の他の損害項目に対する責任を排除するものであるのかどうかについては議論がある。<sup>(67)</sup>

このように、イギリスにおいては、運送人の運送品についての損害賠償額の算定について、一般原則と異なる特別なルールは定立されておらず、あくまで一般原則が適用されていることが、ドイツ法、日本法との比較において特徴的である。判例の集積により、通常の損害算定基準(積地基準)や疎遠

性の判断（原則として間接損害は含まれず、合理的な費用損害は含むなど）について、運送品が滅失・毀損した場合における損害賠償の範囲の決定について標準的な結論は整理・具体化されているものの、これらの運送契約に特有の標準化されたルールの多くは法律問題ではなく事実問題であるため、ドイツ法におけるような硬直的な基準ではなく、個々のケースにおける具体的な事実関係によって、異なる結論となりうるものである。いずれにせよ、イギリス法においても、一般法の適用によるものであるものでありながら、運送契約におけるリスク配分として、結論的にはドイツ法と同様、原則的には運送人は間接損害を負わないという結論が導き出されている点が興味深い。一方で、運送人が間接損害を負う場合も、ドイツ法における故意・重大な過失といった債務者の有責性を基準とするのではなく、契約時の予見可能性、つまりは契約時における当事者のリスク配分を基準とする。したがって、たとえば国際海上物品運送において、運送人に責任制限阻却事由（故意または認識ある無謀行為）が認められる場合にはパッケージ・リミテーションの適用は排除されるが、この場合に間接損害も賠償範囲に含まれるのかどうかは、予見可能性を基準に別途判断されることになる。加えて、間接損害について責任を負う場合における損害賠償の範囲についても、イギリス法においては予見可能性によって損害賠償の範囲が画定・制限されるため、理論上、因果関係のある全損害を賠償範囲とするドイツ法よりはその範囲は狭くなるはずであるという点においても違いが認められる。<sup>(68)</sup>

### 第3章 運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係

#### 1 緒 説

最後に、これまでにみた、ドイツ法・イギリス法の解釈との比較の観点で、日本法における運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係性をどう説明するべきかについて検討する。既にみたように、わが国の商法580条の規定は、ドイツ商法典旧430条と非常に似た条文となっており、責任制

限の効果についてもドイツ法と同様の結論になるように規定されていると考えられる。一方で、民法416条による債務不履行の損害賠償の範囲についての一般原則は、金銭賠償を原則とし、予見可能性に基づいて賠償範囲を制限する点において、ドイツ民法の損害賠償に関する一般原則とは異なる。このように損害賠償に関する一般原則について、それぞれ異なる立場をとる国の法に由来する規定間の関係性をどのように解釈、説明するべきかについての検討が必要である。

まず、上述のとおりドイツ法は損害賠償の範囲について完全賠償原理を採用しているが、わが国の民法は、系譜的にフランス法、イギリス法につながる制限賠償の原理を採用しているというのが近時の一般的理解である。<sup>(69)</sup>また、わが国の通説・判例は、差額説を基礎に据えつつも、ドイツの差額説と違って、統一的損害概念を前面に出して総体としての財産状態の差として損害額を算出するのではなく、債権者のもとでの個別の損害項目ごとに金銭的評価を行い、それにより個々の損害項目に与えられた金額を積算し、賠償されるべき金額を決定するという方法を採用している。<sup>(70)</sup>個別積算方式（個別損害項目積み上げ方式）と呼ばれる算定方法である。損害項目の金銭的評価については、裁判所が損害賠償を請求する者の提出した証拠に基づき、実体法上の基準を根拠とする算定方法に従って行い、判例は、物または権利を引き渡す債務の不履行については、目的となる物または権利の時価（市場価格）<sup>(71)</sup>を基準として評価するとされる。これは上記のイギリス法における損害賠償の算定の思考形式に沿ったものであるといえる。

以下において、このような損害賠償法上の原則や裁判実務の違いを念頭に、損害算定方法に注目しながら、民法416条の解釈についての議論を概観し、それを前提として運送人の運送品に対する損害賠償責任の規定の位置づけを検討する。

## 2 民法416条の解釈に関する学説

### （1）初期の学説 / 相当因果関係説

わが国における損害賠償の一般原則についての伝統的な立場は、ドイツ法の考え方に倣い、損害賠償の範囲は相当因果関係によって画定されるものと理解する。この説は、相当因果関係との関係において、民法416条をどう位置づけるかにより、制約説、拡張説、同一説の3つに大別される。制約説は、民法416条2項を、相当因果関係にある損害であっても、特別の事情による損害について当事者が予見し得ないものについて賠償を制限する規定であるとする。反対に、拡張説は、特別の事情による損害を相当因果関係にある損害の範囲を超えるものと位置づけ、民法416条2項を、予見可能性を条件として、それを賠償範囲に加える、つまり相当因果関係を拡張する規定であると理解する。同一説は、同条2項を、相当因果関係の範囲を制限するものでも拡張するものでもなく、相当因果関係の基礎とすべき特別の事情の範囲を示すものであるとし、民法416条を相当因果関係と等置する。この同一説は、鳩山秀夫教授によって説かれたもので、我妻栄教授らにより受け継がれ、わが国の通説となった。<sup>(72)</sup>

相当因果関係説は、もともとドイツ民法の通説とされる理論がわが国に導入されたものであるが、ドイツにおける相当因果関係論は、「完全賠償原理と直結しそれをサポートするための理論」<sup>(73)</sup>であり、ある行為が「一般的に」一定の損害を惹起すると認められるとき、法律上その行為をその損害の原因とみるのであるが、その「一般的」というのは、民法416条1項の「通常」と同一ではなく、「一般的」とは「通常」よりも広い、通常でない「特別事情」をも含み得るものであるとされ、その場合も当事者の予測可能性を問題にしない<sup>(74)</sup>とされる。制限説は、ドイツの相当因果関係論を忠実に理解したうえで、民法416条を相当因果関係に制限を加えるものと評価しており、民法416条は因果関係の原則を定めるものではないという点、条文構造の理解については、後に触れる保護範囲論と共通するものであったといえる。しか<sup>(75)</sup>

し、通説となった同一説が、民法416条は相当因果関係そのものを示したものと理解することで、民法416条1項の通常損害、および同条2項の予見可能性による制限原理が相当因果関係に取り込まれた。それにより、わが国における相当因果関係論は、ドイツ法上のそれと大きく変質することとなった。

次に、ドイツ法においては具体的損害算定と抽象的損害算定という形で概念上の対比がなされ、その関係について議論のあった損害額の算定方法についてであるが、近時のわが国の民法の議論においては、ドイツ法における具体的損害算定と抽象的損害算定という区別を利用して説明される例はあまり多くなく、普通価格、特別価格という概念の使用例はほとんど見受けられない。ただ、初期の民法の学説においては、これらの概念も紹介され、民法の規定との関係づけも説明されている。

石坂音四郎教授は、次のように説明する。まず、通常価格（Gemeiner Wert）を「物體カ何人ニ對シテモ有スル價格ヲ云フ、即物ノ客觀的價格ニシテ通常交換價格ニ依リテ定マル市場價格又ハ取引所ノ相場ノ如シ、通常價格ハ絶對的ニシテ賠償權利者ノ特別ノ事情ヲ斟酌セス故ニ損害ノ原因發生以後ニ生シタル損害又ハ失ヒタル利益ヲ賠償額中ニ計算スルヲ得ス此ノ如ク通常價格ハ客觀的ニ定マルモノナルカ故ニ感情ニ基ク價格ナルモ若シ其價格カ取引上一般ニ認メラルルニ至リタルトキハ通常價格トナル、例ヘハ骨董品、古印紙古錢等ノ如シ。」<sup>(76)</sup>、特別価格（Ausserordentlicher Wert, Interesse）を「賠償權利者ノ特別ノ事情ニ因リテ定マル價格ヲ云フ即權利者其人力受ケタル損害額ヲ云フ故ニ其價格ハ絶對的ニモアラス相對的ナリ各場合ニ從ヒ權利者ノ特別ノ事情ヲ斟酌シテ之ヲ定ム。」<sup>(77)</sup>と定義する。そしてローマ法などの古代の法律においては特別な事情を斟酌することの困難さ、賠償範囲が定まらないことから普通価格によっていたが、ローマ法の後代になって特別価格に依るようになり、近世の立法はこれにならっていると沿革を述べた上で、日本法の解釈として次のように述べる。

「我法典ハ何等價格ヲ定ムヘキ標準ヲ規定スル所ナシト雖モ是レ特ニ規定ヲ俟ツヲ要セサルカ爲メナリ、故ニ特別ノ規定（例ヘハ商法第340条〔注：現580条〕）ナキ以上ハ特別價格ニ依ルモノト解スヘシ<sup>(78)</sup>」。

このように、価格の算定については民法に明文の定めがないものの、特別価格によること、すなわち具体的損害計算を原則として、商法580条の規定をその例外と位置づけている。

石坂教授は、損害賠償の範囲については因果関係により定まるというドイツ法の考え方を踏襲した上で、民法416条については、債務不履行に基づく損害賠償について制限を設ける規定であると位置づけ（相当因果関係説における制限説<sup>(79)</sup>）、不法行為による損害賠償については「何等制限ヲ設クル所ナシ<sup>(80)</sup>」として民法416条の準用を否定している。さらに「債務不履行不法行為以外ノ原因ニ基ク損害賠償ノ場合ニハ法典ハ何等制限スル所ナキカ故ニ不法行為ノ場合ト同シク適當條件ニ基キテ生セル凡テノ損害ヲ賠償スルコトヲ要スルモト解スヘシ<sup>(81)</sup>」として、民法416条の適用・準用を制限的に解している。また、運送人の故意・重過失という債務者の過失の程度を賠償範囲に定めるにあたって斟酌する商法581条（当時は341条）の規定については、原状回復を目的とし、債務者への懲罰として性質を有さない債務不履行における損害賠償範囲の原則の例外と評価している。したがって、この解釈によれば、商法581条の運送人に故意・重過失があった場合の「一切ノ損害」は、明文で予見可能性を要件としていないため、不法行為同様、相当因果関係のみによって画定される全損害を意味する、すなわち民法416条の予見可能性に基づく制限を受けない、ドイツ法的な「完全賠償」に一致するものと解釈される余地があったことになる。

次に、民法の起草者の一人でもある富井政章教授は、相当因果関係と民法416条との関係については、石坂教授同様に制限説の立場をとりながら、普通価格と特別価格とをそれぞれ民法416条1項および2項に対応させて、次のように説明する。

「損害賠償額ヲ算定スルニハ單ニ普通價格ニ依ルヘキニ非スシテ特別價格ヲ以テ賠償スルコトヲ要ス……但債務不履行ノ場合ニハ通常生スヘキ損害ノミヲ賠償スヘキカ故ニ原則トシテ普通價格ニ依ルコトト爲ルヘク特別價格ハ債務者カ其事情ヲ豫見シ又ハ豫見スルコトヲ得ヘカリシ場合ニ限り之ヲ賠償スヘキモノトス」<sup>(82)</sup>。

損害賠償については特別価格の賠償が原則であるものの、債務不履行についてはこれが逆転し、普通価格を原則とするとしているように読める。なお、富井教授は民法416条と相当因果関係論との関係については、石坂教授と同様に制限説をとり、同条の不法行為への適用についても、現行法の解釈としては立法上の経緯から、多少内容は異なるものの、民法416条はフランス法と同一の精神に基づいて<sup>(83)</sup>、債務不履行の損害賠償の責任を不法行為のそれよりも軽くしたものとして、立法論としては疑問を呈しながらも、その準用を否定する立場をとっている<sup>(84)</sup>。このように富井教授の解釈は、民法416条2項の損害賠償を具体的損害計算と同視している点で、ドイツ法の完全賠償に基づく損害算定方法と一致させているが、一方で、民法416条2項を相当因果関係とは別の問題とし、不法行為による損害の範囲より制限する規定であると解しており<sup>(85)</sup>、民法416条2項による損害賠償は、ドイツ法にいう完全賠償より制限された範囲のものと考えているといえる。

ところが、鳩山秀夫教授に至って、民法416条は相当因果関係の内容を規定したもの<sup>(86)</sup>と解したうえで、通常価格、特別価格をそれぞれ民法416条1項、2項に対比し、次のように説明する。

「損害賠償ハ權利者ニ付テ生ジタル損害ヲ賠償スルコトヲ目的トスルモノナレバ、通常價格ニ依ラズ、特別價格ニ依リテ其額ヲ算定スルヲ要ス。然レドモ之レハ絶対ノ原則ニ非ズ。余ノ見ル所ヲ以テスレバ、價格算定ノ問題ハ即チ損害賠償範圍ノ算定問題ニ外ナラザルヲ以テ、当然民法416条ノ適用ヲ受ケ、所謂特別ノ事情ニ依ル損害額ハ、当事者ガ之ヲ予見シ又ハ予見シ得ベカリシ場合ニ於テノミ、之ヲ賠償スルヲ要スルモ



（87）  
ノト解ス」。

普通価格を民法416条1項の通常生ずべき損害、特別価格を同条2項の特別の事情によって生じた損害とみている点、富井教授の見解と共通しているが、鳩山教授の説においては、民法416条が相当因果関係を示したものとしたうえで、価格算定の問題を損害賠償範囲の算定の問題と同一視することで、民法416条2項の特別損害を含んだ民法416条による損害賠償の範囲が、ドイツ法の完全賠償と一致し、かつ、民法416条第1項が通常価格・抽象的損害算定に、同条2項が特別価格・具体的損害算定と同視されて解釈されることとなった。この鳩山教授の民法416条についての解釈論（相当因果関係説における同一説）は、不法行為へ準用する立場も含め、その後の通説・判例を形成していくことになったが、それとともに、上記の損害額の算定の問題を損害賠償の範囲の画定の問題に包摂し、一括して処理する考え方が主流となり、普通価格、特別価格といった概念もあまり使われなくなってきたのではないかと推察される。

## （2）相当因果関係説に対する批判 / 保護範囲論・契約利益説

これに対し、近時の学説では、民法416条を相当因果関係の理論から切り離し、立法当初の理解に立ち返って、契約におけるリスク分配という観点から捉え直すものが有力である。<sup>（89）</sup>これらの説は、ドイツにおける相当因果関係論とわが国のそれとの相違について問題を提起し、主として英米法から得た示唆に基づき提案されたものである。<sup>（90）</sup>損害賠償の範囲は因果関係によって定まるのではなく、契約規範によって保護されている契約利益、契約の保護範囲によって定まるものとする説である。この学説上の流れに分類される見解は、具体的な解釈論において、さまざまな説が存在するが、代表的なものとして、平井宜雄教授の保護範囲論が挙げられる。

保護範囲論は、事實的因果関係・保護範囲・損害の金銭的評価という3つの概念を中核とする理論体系である。因果関係を「あればこれなし」という純粋な事実問題として、損害賠償義務を負わせる前提とはするもの

の、それを損害賠償の範囲の決定にあたっての法的な評価から切り離し、事実因果関係に立つ損害のうちどこまでを賠償させるのが妥当かどうかという法的、政策的価値判断を保護範囲と呼び、保護範囲を決定する基準として、抽象的な命題の形で民法典上与えられているのが、民法416条であるとする。また、損害の金銭的評価についても、裁判官の裁量的・創造的評価によってなされる作業として、民法416条の対象範囲外<sup>(91)</sup>としている。

そして、債務不履行における保護範囲を定める民法416条については、当該契約において客観的に期待される利益＝危険が「通常生スヘキ損害」の範囲を画するものとして、次のように主張する。

「Hadley v. Baxendale 事件のルールにおける通常損害 (general damage) は、現実の損害額が通常損害以下だという反証を債務者に許さない最小限の損害という実体法的な意味を持っている。416条もこれと同様に解されるべきだと私は提案したい。すなわち、第一に、416条1項にいわゆる『通常生スヘキ損害』は、債権者の現実の具体的財産状態から独立して与えられるところの抽象的な損害である。それがいかなるものかは、債務不履行における契約の内容＝解釈によって決定される。すなわち、当事者取引によって一定の利益を保護または増大することを期待し、その反面としてそれに伴う危険を予測して契約関係に入る。契約という社会関係から生ずる種々の社会的期待を保護するための技術の一つとして損害賠償制度があるが、416条はその制度による保護の基準を示していると考えられる。したがって、損害賠償の範囲は、当該契約によって保護されるべき利益＝危険との関連において判断されるべきであろう。たとえば、商品の売買契約において通常の当事者は市場価格の変動によって利益を得ることを期待する反面、それによる危険を計算に入れて取引するであろう。取引社会において客観的に期待される利益＝危険が「通常生スヘキ損害」の範囲を画する。言い換えれば、責任の範囲は「定型的な契約危険 (typische Vertragsrisiko)」に従って

定型化される<sup>(92)</sup>」。

さらに、民法416条1項の機能について、「第1項によって、損害が通常生じたものと判断すれば賠償が認められるのであるから、債権者は現実を受けた損害を主張・立証する必要がないことになる。……つまり、416条1項は債権者の現実の損害を受けたことについての立証責任を軽減する機能を営んでいることになる<sup>(93)</sup>」と指摘している。そして、民法416条2項については、「当該取引＝契約に特殊的な危険が、取引社会で通常客観的に期待される危険から生ずる損害より以上の損害を惹起した場合には、その一具体的な損害の賠償が認められる。しかし、当該契約によって引き受けた危険から生じたものであるから当事者双方がそれを予測していることが要件だと考えられる。これが第2項の趣旨だと解したい<sup>(94)</sup>」とする。金銭的評価については民法416条の対象外としながらも、1項をドイツ法における抽象的損害算定、2項を具体的損害算定と対比させているようにも見える。いずれにせよ、この解釈によると、商法580条による抽象的損害は、民法416条1項の趣旨と同じものであるといえる。一方、商法581条による損害算定をドイツ法同様に具体的損害算定と解釈した時に、民法416条2項の予見可能性による制限を排除するものかどうか、商法581条の「一切ノ損害」についても、民法の一般原則が適用され、民法416条2項による予見可能性による制限、すなわち制限賠償の原則が適用されるのか、あるいは商法581条の「一切ノ損害」はドイツ法的な完全賠償を指すのかは議論の余地がある。

このように、保護範囲論による民法416条の解釈は、規定の系譜であるところのイギリス法の判断枠組みに近いものであり、ドイツ法の完全賠償との対比としての制限賠償の原則のもと、予測可能性を基準として、当事者による契約上のリスク分配を探り、それにより事実的因果関係が認められる損害の範囲から、債務不履行により債務者に賠償させるべき損害を制限・画そうとするものであったといえる。この説に対しては、相当因果関係と保護範囲と言い換えただけにすぎないとの批判もあるが、民法416条がドイツ法では

なく、フランス法・イギリス法に系譜を持つ規定で、ドイツ法の完全賠償原理を採用したものではないという解釈、また、日本において「相当因果関係」の概念が曖昧であるため紛争解決の基準となっておらず、そのような概念を使用せずに民法416条を解釈・適用すれば足りるという主張は学説に広く受け入れられている。また、民法416条の不法行為への類推適用についても、この説による批判的分析の影響もあり、否定説が多数を占めるに至ったとされる<sup>(95)</sup>。「相当因果関係」、あるいは「保護範囲」という用語を使うかどうかはともかくとして、近時のわが国の学説の趨勢は、民法416条の条文に則して、通常損害・特別損害の判定、その算定の合理的基準を求めることに議論の焦点が移っており、現在検討されている債権法改正においても、そのような方向性で議論がなされている<sup>(96)</sup>。一方で、民法416条が制限賠償原理をとっているとはいえ、フランス法・イギリス法のそれとも完全に一致しているわけではないということも留意する必要がある<sup>(97)</sup>。民法416条の前身である草案410条2項は「当事者ガ始ヨリ予見シ又ハ予見スルコトヲ得ベカリシ損害ニ付テハ特別ノ事情ヨリ生ジタルモノト雖モ其賠償ヲ請求スルコトヲ得」となっていたところ、審議の結果、予見の対象が「損害」から「(特別の)事情」に変わったこと、予見の時期についても「始ヨリ」の文言を削除したことにより、イギリス法のハドレー・ルールとの比較で、賠償範囲を拡大するものであった<sup>(98)</sup>。

### 3 商法580条・581条の解釈

#### (1) 通説の形成過程

これまでに見た、民法416条の解釈論を前提に、商法580条および581条の運送人の運送品に対する損害賠償額に関する規定の解釈について、特に民法の一般原則との関係性に注目していく。

まず、初期の学説ではドイツ法の解釈の影響が色濃く見られる。商法の起草者の一人である、岡野敬次郎教授は、商法580条の損害賠償額を「所謂普

通償額」であり、「法律ノ補充的ニ定ムル所ニシテ一種ノ意義ニ於テ之ヲ法定賠償額ト稱スルヲ得ヘシ」とし、商法581条の「一切ノ損害」については、<sup>(100)</sup>「所謂 *damnum emergens* タルト *lurum cessans* タルトヲ問ハス損害ノ直接タルト間接タルトヲ問ハス」といった説明をしており、民法416条の規定との関係は配慮されていない。また、竹田省教授も運送品の滅失及び毀損に対して運送人の賠償すべき損害額は、一般債務不履行（民法416条）の場合と異なるとしたうえで、「所謂受けたる損害（*Damnum emergens*）に限られ、失はれたる利益（*Lurum cessans*）は之を賠償するを要せぬ」とし、民法416条の通常損害、特別損害という概念とは異なった概念を用いて説明している。<sup>(101)</sup> この段階では、民法416条との対応関係が明らかにされておらず、商法580条・581条の損害賠償は、民法416条とは別の原理によるとの理解かのようにも見受けられる。岡野教授は、商法580条による普通価額を賠償額の最大限度であることは疑いないとしながら、それが最少限度額であるかどうかについて、すなわち実損害が普通価額を下回る場合においてもこの規定による普通価額による賠償をさせるかどうかについては、ドイツ商法典旧430条の文言との比較により、これを否定する立場をとる。<sup>(102)</sup> 一方、これとは反対に、竹田教授は「此損害は、多少の異論はあるが、所謂抽象的損害であつて、<sup>(103)</sup> 實損害の有無は之を問はぬ」としている。

その後、大隅健一郎教授は、上記の竹田教授の「受けた損害」、「失われた利益」の概念を利用した説明を踏襲したうえで、商法581条の「一切ノ損害」を民法の一般原則と結びつけ「賠償額の制限に関する規定は、運送人に悪意又は重大な過失がある場合には適用がなく、運送人は一般の原則により積極消極一切の損害を賠償しなければならない」とする。<sup>(104)</sup> 石井照久教授においては、「運送人は運送品の滅失・毀損の場合には、運送品につき「受けた損害」（*damnum emergens*）を賠償すれば足り、「失われた利益」（*lucrum cessans*）、すなわち特別損害を賠償することを要しないから（国際海上物品運送20条2項、商580条・581条）、この「受けた損害」（いわば物の客観的価

額)についての賠償額が、一包または一単位につき10万円を限度とするものである」として、「失われた利益」を民法416条2項の特別損害に対応させ、「ただし運送人(履行補助者を含む)に悪意または重大な過失(ほとんど故意に近似する注意欠如の状態をいう)……があるときは、右の法定賠償限度額は適用されず、運送人の故意または過失と相当因果関係のある一切の損害(特別損害)(民法416条2項)を賠償せねばならない(国際海上物品運送法20条2項、商581条)」として、より明確に民法416条との対応関係を示している。<sup>(105)</sup>このパッケージ・リミテーションは「受けた損害」すなわち通常損害にのみかかる制限であるという解釈を前提として、国際海上物品運送においては、1992年の国際海上物品運送法改正により故意・認識ある無謀行為によるパッケージ・リミテーションに対する責任制限阻却事由(国際海上物品運送法13条の2)が定められる前においては、運送人に故意・重過失があったことで商法581条が適用される場合においても、パッケージ・リミテーションは適用されるという解釈をとる学説が有力であった。<sup>(106)</sup>このことから、商法580条による損害賠償額を抽象的損害と称しても、それとの対比としての商法581条の「一切ノ損害」をドイツ法における具体的損害計算による損害と考えていたのではなく、商法580条による「受けた損害」に民法416条2項の特別損害を加えたものという程度に理解をしていたことがうかがえる。ドイツ法的な統一的利益概念のもとでの差額説に立った損害計算ではなく、損害項目ごとに区分された損害を積み上げて損害額を計算するという個別損害項目積み上げ方式の思考がとられていることが示されている。

このように、大隅教授、石井教授の説明において「相当因果関係」という言葉が使われていることから、これらの解釈は、民法416条について鳩山教授による相当因果関係説の同一説を前提としたものであると考えられる。この解釈によって、商法581条の「一切ノ損害」は民法416条による損害の範囲と一致し、商法580条の「受けたる損害」は民法416条1項の通常損害に、また「失われた損害」は同条2項の特別損害と同視されるに至った。民法416

条による相当因果関係の範囲における損害は、ドイツ法の完全賠償を示したものであり、民法416条1項を普通価格、同条2項を特別価格と見る鳩山教授の解釈は、ドイツ法に由来する商法580条・581条を違和感なく民法416条の解釈論と関連づけるのに適していたといえる。そして民法416条における鳩山説の通説化と相俟って、この商法580条・581条についての解釈も通説となったと考えられる。

次に、近時の代表的な説明は、「受けたる損害」、「失われた損害」という概念、さらには、民法における相当因果関係説批判に配慮してか「相当因果関係」という言葉も使わず、端的に民法416条を参照して「運送品の滅失・毀損による損害については、特約がなければ、通常の損害の程度にとどめ、特別な事情による損害については、運送人がこれを予見または予見することをうべかりし場合（民416条2項）にも、これを賠償すべき責任がないものとし、さらに、通常の損害についても、画一的処理のために賠償額を定型化して、実損害によらず、引渡あるべかりし日の到達地における運送品の価格を基準として算定している（商580条）<sup>(107)</sup>」とする。また、商法581条の「一切ノ損害」については、その意義をあえて具体化せず、特別法・一般法の関係における法の適用ルールにより、民法の一般原則、すなわち民法416条が適用されるという説明にとどめている。なお、商法580条と581条の適用関係については、「実損害が商法の定型化する賠償額に達しないときでも、悪意・重過失のある運送人は、実損害を賠償すれば足りるのではなく、少なくともかかる定額の賠償責任を免れることはできない<sup>(108)</sup>」とし、悪意・重過失の場合もドイツ法におけるように定額賠償か具体的損害算定かの二者択一により商法580条の適用が排除されるのではなく、その適用も認めた上で、581条により、定額化された賠償額を超える部分を上乘せ、追加するものと解釈されている。

## （２）運送人の賠償責任の範囲の規定の位置づけの再検討

### （a）民法の一般原則との関係

商法580条について、民法416条との関係というところでの解釈については、通説的立場がゆるぎなく、異説はあまりない状況であるといえる。この立場は、商法580条・581条の解釈論について、基本的にドイツ商法典旧430条の解釈論を受け継いだうえで、それを民法416条の解釈論に接合させて形成されてきたといえる。

ただし、ここで民法416条の解釈について相当因果関係を定めたものであるとした場合、商法580による損害算定において「民法416条の適用を排する」という表現は必ずしも正しくないことになる。商法580条が民法416条の特則であることは疑いないが、商法580条は因果関係の規定であるとは解されていない。民法416条が、不法行為にも適用、あるいは類推適用されるべき、損害賠償一般に妥当する因果関係の規定であるとするなら、それが運送品の損害についてだけ適用されない理由はないだろう。ドイツ法において商法旧430条が民法の一般原則の適用を排除するといっても、それはあくまで民法249条以下による損害算定の方法についてであり、因果関係についての一般原則の適用を排除するというわけではない。したがって、この解釈に立った場合は、民法416条により相当因果関係が適用された上で、商法580条はそれにより画される損害賠償の範囲を因果関係とは別のレベルでさらに限定する規定である、すなわち「責任制限の規定」として位置づけざるを得ないと思われる。よって、この立場をとることで、商法580条の定額賠償・運送人の責任制限を肯定する積極的な根拠が必要となったのではないだろうか。ここで、レケプツム責任による嚴格責任の代償という説明ができない現行の過失（推定）責任を前提として考え出されたのが、「運送人の保護」という趣旨であったともいえる。そして、商法580条の趣旨について、運送人保護を中心に据えることにより、たとえば、商法に明文の規定がない一部滅失・損傷を伴わない単純な延着の場合についても、商法580条を適用すべきという有力説の主張にもつながっているとも考えられる。たしかに、商法580条に責任制限の規定としての効果があるのは否定できず、その意味では運送人



の有利に作用していることは間違いない。ただ、国際海上物品運送におけるパッケージ・リミテーションなど、運送品の価額以外の方式による責任制限が設けられていること、また、一般に運送人が運送契約の対価として得られる運賃は、運送品の価額と相関関係がないことなどから、運送人保護のあり方として、商法580条のような定額化が妥当であることの論理的根拠を示すことができるのかどうか。商法580条の趣旨として、「運送人の保護」ということは本質的なものであるのかは疑問に感じるところでもある。また、商法580条は立証責任の軽減という点で、荷送人側にも有利な規定である点も看過してはならない。

次に、民法416条について相当因果関係説を批判する立場、すなわち保護範囲論等の、当事者の契約上のリスク分配、契約により保護される利益により損害賠償の範囲を画するとする立場から商法580条を見た場合、民法416条との関係においてどのように位置づけられるであろうか。まず、民法416条を契約によって保護されるべき利益＝危険との関連において判断される損害賠償の範囲を定める基準であるとする点、近時のドイツ法においても運送人の責任が過失責任となった後も原則として抽象的損害に限定することを肯定する根拠として、契約上のリスク配分に求めるしかないという考え方は既に紹介した。<sup>(109)</sup> また、イギリス法の解釈においても、運送契約上の標準的なリスク配分として、運送品に対する損害賠償の範囲を通常損害に限るとされている。<sup>(110)</sup> このようにみると、商法580条を運送契約上のリスク分配の規定であるにとらえることもでき、その場合、民法416条と商法580条の規定の趣旨は共通しているといえる。また、保護範囲論が民法416条1項を抽象的な損害として定型化された損害の範囲であるとする点において、まさに580条の解釈と一致している。<sup>(111)</sup> 運送契約において、運送品が滅失・毀損してその客観的価値を失うことはまさに「定型的な契約危険」といえ、商法580条は、運送契約という個別の契約類型における定型的な契約危険について、民法416条の一般原則の適用を一部修正したうえで、具体化、標準化したものとして捉え

ることができる。

# (b)「一切ノ損害」の解釈

このように、商法580条と581条を含めて、運送契約におけるリスク分配であると捉え直した場合、具体的な解釈論において、いくつかこれまでと違った議論となる可能性がある。たとえば、581条の「一切ノ損害」の算定において、民法416条2項が適用されるのか、すなわち請求する損害のうち特別損害と評価されるものについて、悪意・重過失があった場合も予見可能性による制限を認めるのか、その請求に当たって債権者は債務者の予見可能性も立証しなければならないのか検討の余地が生じる。特定の契約分野における特別の規定によりリスク分配が図られているところで、さらに民法416条2項を適用する必要があるのか、「一切ノ損害」の請求にあたり「悪意又は重大ナル過失」という有責性の要件を加えている点をどう評価するかという問題である。文言上要件として明記されていないことから予見可能性による賠償範囲の制限を認めず、因果関係が認められる全損害について賠償義務を負わせる規定と解釈する余地もある。商法581条についてこのように解釈した場合、商法581条の「一切ノ損害」が、ドイツ商法典旧430条の「完全な損害の賠償」(Ersatz des vollen Schadens)と一致するということにもなり得る。

この点、商法581条の草案についての商法委員会における議事によれば、まず、岡野敬次郎教授が同条について「運送人ニ悪意又ハ重大ナル過失無キ場合ハ到達地ノ價格ノミヲ賠償スルコトト爲サザルハ濫訴ノ患アルヲ以テ前條ハ之ヲ狭クセリ之ニ反シテ悪意又ハ重大ナル過失アル場合ニ於テハ總テノ損害ヲ賠償スルヲ以テ至當トス乃チ若シ前條ノ損害額ガ實際ノ損害ニ不足ナルトキハ夫レヲモ此場合ニハ併セテ賠償セシムベキナリ舊商法ニ在リテモ此點ハ同一ナリト」説明している。ここでは、到達地の価格に限定しなければ「濫訴ノ患」があるとし、定型化することで、裁判によらず、当事者間での清算を促進する効果が期待されていることが示されている。その後、「一切」

の語について委員の次のようなやり取りが記されている。「穂積陳重君ハ本條ノ『一切』ヲ改メ『全部』ト爲スベシト主張シ其理由ヲ述ベテ往ク『一切』トハ通常種々ノ種類數量等ノ場合ニ使用スル文字ナリ然ルニ本條ハ價格ニ付イテノ意ニシテ乃チ前條ト本條トヲ併セテト云フノ意ナルガ故ニ『一切』ヲ改ムベシト」。これに対しては、「田部君曰ク若シ穂積君ノ如クセバ総テ損害賠償ノ額ハ普通ノ証明方法ニ依ラザルベカラズ本条ノ如クセバ前条ノ部分ハ之ヲ証明スルヲ要セザルナリト」と反論されて<sup>(112)</sup>いる。このやり取りからは、起草委員において、商法581条の損害の立証方法は、前出のドイツ判例におけるような、抽象的損害計算と全く別の計算方法としての具体的損害計算というよりは、商法580条による抽象的損害の立証を許したあとで、それを上回る実損の部分（物の客体価値についての損害評価と、それ以外の損害項目についての評価を含む）を追加して請求するための規定と捉えられていたことが示されている。ただ、「一切ノ損害」が予見可能性による制限をうけるのかどうかは、これだけでは明らかではない。この点、岡野教授が「舊商法ニ在リテモ此點ハ同一」としているが、現在の商法581条に相当する明治23年制定の旧商法の規定は503条であり、「運送人ハ甚シキ怠慢又ハ惡意ニ因リ總テノ場合ニ於テ第三百二十八條及ヒ第三百二十九條ノ規定ニ從ヒテ十分ナル損害賠償ノ義務ヲ負フ」と規定されていた。旧商法においては、商事契約に関する詳細な一般的規定が存在しており、この規定が引用する旧商法328条および329条は、商事契約における損害賠償の一般規定である。<sup>(113)</sup>旧商法の損害賠償においては予見可能性により賠償範囲を制限する規定はなく、また明治23年制定の旧民法においても債務者に悪意があるときは予見することができなかった損害も賠償の範囲とされていた。<sup>(114)</sup>したがって、少なくとも、商法起草者において、商法581条の「一切ノ損害」について、民法416条2項による損害の範囲と同一、つまり予見可能性による制限が適用されると捉えていたのかは疑問であるといえる。フランス民法がそうであるように、悪意・重過失という債務者の主観的態様に強い非難を向けて、この場合に予

見可能性による賠償範囲の限定を認めないという立場もあり得る。<sup>(115)</sup>

この点については、判例の立場である民法416条を不法行為にも適用される損害賠償法の一般原則とした場合は、商法581条においてこのような解釈をしたときに、フランス民法のように明文の規定もなく、また解釈上も債務者の有責性によって賠償範囲に差異を認めていないわが国において、運送人についてののみ、そのような予見可能性による制限を受けない損害賠償責任を負わせることについての根拠が必要となると思われる。また、予見の時期を不履行時とする現在の通説の立場を前提とすると、予見可能性の評価をする際に債務者の主観的態様も一定程度考慮に含める余地があることも指摘される。<sup>(116)</sup> 予見の対象についても、イギリス法においては「違反のあり得べき結果」(the probable result of the breach)、すなわち損害そのものであるのに対し、民法416条2項は「特別の事情」となっており、この点においても、イギリス法と比較して民法416条2項の方が原告に求められる予見可能性の立証の程度が低いと考えられる。このように考えると、判例を前提とした現行の法解釈としては、商法581条の「悪意又ハ重過失」は損害賠償の範囲について民法の一般原則を拡張するための事由ではなく、商法580条による責任制限のメリットを奪う事由であると解して、「一切ノ損害」とは、民法の原則に戻った範囲における損害、したがって、予見可能性の制限のもとでの賠償範囲と解するのが一般法・特別法の間の法適用のルールとも整合性があり、妥当なように思われる。

### (c) 試 論

一方で、民法416条の不法行為への準用を否定する説が学説において多数を占め、この規定自体の損害賠償法の一般原理としての位置づけが見直されているなか、立法論としては運送法という個別の契約領域において、特別のリスク分配を定めた規定である580条・581条にさらに民法416条を適用する必要はないと整理することもあり得る。この整理を前提とすると、商法580条・581条は、運送品の滅失・毀損に対する標準的なリスク分配と損害額算

定基準を具体化した規定としての性質がより前面にでて、商法580条については、民法416条と比較した時の責任制限の趣旨は後退する。定額賠償を損害賠償の枠のなかで捉え、損害賠償の一般原則の例外としての責任制限と評価するのではなく、価額賠償あるいは価額補償として別の概念と評価することになる。この場合、定額賠償の規定はイギリス法におけるような損害算定のデフォルト・ルール程度の位置づけになるのではないか。責任制限の趣旨は、各輸送モードに応じたパッケージ・リミテーションの規定や当事者間での個別合意に委ねるほうがすっきりするかもしれない。また、このように解釈することで、従来運送人の保護という趣旨から導き出されていた解釈、たとえば単純な遅延損害への適用の問題、あるいは費用損害に対して定額化による責任制限をどこまで厳格に貫くかという点で、これまでと違った評価がなされる余地もあると思われる。たとえば、不利益特約禁止（国際海上物品運送法15条1項）とのからみで無効との解釈もある<sup>(117)</sup>、いわゆるインボイス条項（損害賠償額算定の基準を、典型的にはCIF 価格等にするもの）についても、商法580条（あるいは国際海上物品運送法12条の2）による損害額の定型化が責任制限の規定というより、標準的なリスク分配の規定であるとするれば、インボイス条項は、それをさらに具体化した当事者による合意として、より肯定的に評価することもできるだろう。

結局のところ、この問題は損害賠償法の一般理論との関係で定額賠償をどのように位置づけるかの問題であり、簡単に結論が出せる問題でない。また、抽象論、理論上の問題に過ぎず、どこまで実際の解釈論に影響がでるのかは、本稿の検討ではまだ明らかに示すことはできていないかもしれない。しかしながら、保護範囲論が強調した、契約によるリスク分配を具体的な契約危険の性質に則して個別的に考察するという視点は重要であると思われる。このような観点で商法580条・581条を捉えなおし、その解釈論を見直すことで、運送契約におけるリスク分配について、分析を深化させ、より詳細な類型化が行える可能性があるのではないかと思われる。

## おわりに

本稿は、民法416条と商法580条の関係性の詳細な検討を行うことを目的とし、それに先立って、ドイツ法、イギリス法の解釈を概観した。ドイツは完全賠償、イギリスは制限賠償と、それぞれ異なる損害賠償法の原則のもとで、運送人の賠償範囲に関する法制度の設計も異なっていた。このように、各国それぞれ法制度は違っているものの、いずれも、運送品の滅失または毀損についての運送人の賠償責任において、間接損害は原則として含まれないという価値判断は概ね共通していたことがわかった。また、この価値判断を正当化する根拠は、運送契約という契約類型、その特性に応じた契約上のリスク分配を根拠とするということも、ドイツ法、イギリス法に共通していた。日本法においても、民法416条と商法580条との関係性について、そのような解釈のもと、商法580条の規定を「契約上のリスク分配」の規定としてより積極的に捉え直すことで、わが国の運送法の解釈論にどのような影響を及ぼすのかは検討する価値があるように思われる。一方、その際に英米法的な解釈を参考にしつつも、常に日本法との違いは意識する必要がある。たとえば、日本の民法416条はイギリスのハドレー・ルールに範をとったものであったが、そうだとすると、イギリス法同様に、わが国において商法580条のような運送人の運送品についての損害賠償額の算定についての特別の規定が不要ということにもなり得る。しかし、日本はイギリスのような判例法の国ではないこと、また、実質的にも、ハドレー・ルールにおいては契約締結時を基準とする予見可能性の判定時について、日本法では債務不履行時を基準とするため、特別損害として賠償が認められ得る範囲に違いがあることから、商法580条のような規定がわが国において明文化される意味はあったということも認識する必要がある。

従来のドイツ法の解釈を受け継いだ「定額化」あるいは「責任制限」という効果を前提とする解釈においては、商法580条の趣旨は「運送人の保護」

にあるとされ、この規定が運送人の「特権」であるかのようにも捉えられていた。これが契約上のリスク分配として、運送契約の性質に則して一般的に妥当と考えられるリスク分配の形として捉え直されると、それが運送人の特権ではなく、運送契約の基本的な特性のひとつとみることもできる。しかし、ここで商法580条の趣旨を「運送人保護」を「契約上のリスク分配」と置き換えたところで、それだけでは無内容であり、運送契約におけるこういった性質のリスクが分配され、その分配のあり方として妥当なものはこういったものかということについて、さらに分析、検討を進めていく必要があるだろう。商法580条・581条により分配されているリスク・危険がこういった性質のものであるのかを明らかにすることで、これらの規定の射程がより明確になり、たとえば単純な延着損害について適用されるべきかどうか、という問題にも明確な結論を出すことができるのではないか。このような観点で検討を進めていくと、結局のところ、商法580条は、レケプツム責任に通じる、つまり契約責任というよりは、他人の所有物である運送品を受け取ったという事実により、当該他人の物の滅失・毀損等のリスクを分配する規定ではないかという問題意識も生じるだろう。たとえば、売主の瑕疵担保責任に民法416条を適用するかどうかは民法における論点のひとつであるが、ここでは「契約との関連だけでなく、具体的侵害態容・瑕疵担保では瑕疵および売主の主観的容態さらに履行過程での責問買主の善意など諸要素と相関的に保護利益や賠償範囲は決せられるべき」との主張もあり、<sup>(118)</sup> 商法580条とも共通する問題意識ではないかと思われる。ドイツにおいて価額賠償（Werterersatz）という用語は、2002年の改正で、契約解除による原状回復（損害賠償とは概念的に明確に区別される）の際の目的物の返還または引渡に代える給付を指す言葉としても使われている（ドイツ民法典346条2項）。契約責任の分配というより「財貨保護」、あるいは物品の滅失、毀損に対する危険の分配という、損害賠償とは別の観点から捉え直すべきであるのかもしれない。本稿では、可能性の指摘にとどめ、これらの検討は、今後の課題のひとつと

したい。

- (1) 西原寛一・商行為法(1960)303頁等。
- (2) 大審院民事判決録26輯1755頁。
- (3) 穴戸善一「商法580条1項の趣旨」別冊ジュリストNo.194(2008)193頁、落合誠一「運送品が全部滅失したが荷主に損害が生じない場合における運送人の責任」ジュリストNo.693(1979)108頁。
- (4) 鈴木竹雄・新版 商行為法・保険法・海商法 全訂第2版(1993)41-42頁。
- (5) 平出慶道・商行為法 第2版(1988)477頁、
- (6) 類似の説明として、小町谷操三・海商法要議 中巻1(1942)329-330,342頁、西原・前掲(注1)301頁、大隅健一郎・商行為法(1962)139-140頁、田中誠二=喜多了祐=堀口亘=原茂太一・コンメンタル商行為法(1973)443-444,449頁、田中誠二・海商法詳論 増補第3版(1985)304-306頁、谷川久「物流企業の責任」竹内昭夫=龍田節編・現代企業法講座4 企業取引(1985)187頁、村田治美・体系海商法 2訂版(2005)205-206頁、中村眞澄=箱井崇史・海商法 第2版(2013)244-245,247頁。
- (7) 中村=箱井・前掲(注6)245頁は「民法の一般原則を修正している」とする。
- (8) 中田裕康「民法415条・416条(債務不履行による損害賠償)」広中俊雄=星野英一編・民法典の百年Ⅲ(1998)20頁。
- (9) たとえば商法580条の説明として「民法第416条において認められた完全な損害賠償の範囲を制限し」という表現がされる(田中=喜多・前掲(注6)443頁)。
- (10) 堀内ほか訳・エンデマン獨逸商法〔上巻〕(1900)1頁。商法の起草者のひとりでもある梅謙次郎によるはしがきに「我新商法は各國の商法を参照して之を編纂したりと雖も最新學理に據りて編成したる獨逸新商法は其最も參考するところ多かりしものなり」とする。
- (11) 神戸大学外国法研究会編・現代外國法典叢書6 獨逸商法 1〔復刊版〕(1956)136頁、奥田昌道「物品運送契約における債務不履行責任と不法行為責任」法学論叢第90巻4・5・6号(1972)187頁を参照し、一部現代語化した。
- (12) 神戸大学外国法研究会編・前掲(注11)137頁。
- (13) 神戸大学外国法研究会編・現代外國法典叢書 2 獨逸民法Ⅱ〔復刊版〕(1955)43頁、ハインリヒ・デルンブルヒ・獨逸民法論 3 債權〔復刻版〕(1998)289頁、



- 石坂音四郎・債権大綱第1部総論（1917）67頁、鳩山秀夫・日本債権法 総論（1925）80頁。
- (14) 神戸大学外国法研究会編・前掲（注13）43頁、デルンブルヒ・前掲（注13）289頁、北川善太郎「損害賠償論序説（1）—契約責任における—」法学論叢第73巻1号（1963）20頁。
- (15) 北川・前掲（注14）20頁、奥田昌道編・新版注釈民法（10）Ⅱ〔北川善太郎・潮見佳男執筆〕（2011）317頁。なお、わが国の差額説と損失説という対立において、経済状態の総体的把握をするから差額説を一般的といい、損害を個別具体的に捉えるから損失説を具体的損害論ということがあるが、ここでの損害算定における抽象的・具体的との区別とは異なる（難波譲治「損害の抽象性と具体性—損害の段階構造に関する覚書—」立教法務研究第1号（2008）107頁参照）。
- (16) 奥田編・前掲（注15）317頁
- (17) 中村武・商行為法概論（1937）329頁。
- (18) MünchKommHGB-Aktualisierungsbd. TranspR/Basedow § 430 Rn 1.
- (19) 椿寿夫＝右近建男編・ドイツ債権総論（1988）46頁。
- (20) 椿＝右近編・前掲（注19）54頁。
- (21) 梶見由美子「ドイツにおける損害概念の歴史的展開：ドイツ民法典成立前史」金沢法学第38巻1・2号（1996）237頁。
- (22) 北川善太郎「損害賠償法の展開—序論的考察—」法学論叢第124巻5・6号（1989）35頁。
- (23) 平井宜雄「債務不履行責任の範囲に関する法的構成（1）—民法416条を中心として—」法学協会雑誌第80巻6号（1964）785頁。
- (24) 円谷峻「救済方法」新・現代損害賠償法講座第1巻総論（1997）179頁は、ドイツ民法典第一草案起草者がフランス民法典の採用する予見可能性による損害賠償範囲の限定を意識的に拒否していることを指摘している。
- (25) 半田正夫「損害賠償における相当因果関係説」別冊ジュリスト23号ドイツ判例百選（1969）121頁。
- (26) 梶見・前掲（注21）222頁、236-237頁。
- (27) 北川善太郎「損害賠償の範囲」別冊ジュリスト23号ドイツ判例百選（1969）109頁。
- (28) 奥田・前掲（注11）198頁。
- (29) 椿＝右近編・前掲（注19）56頁。

- (30) 北川・前掲(注27) 109頁。
- (31) 山田昂＝来栖三郎「損害賠償の範囲および方法に関する日独両法の比較研究」我妻還暦記念論文集 損害賠償責任の研究(上)(1957) 200頁。
- (32) 北川・前掲(注27) 109-110頁。差額説は利益概念を「物の価値」概念との峻別を説く。「これまでの利益概念は、その分割をみとめているために統一性を書くことになり、体系化にあたってモムゼンはこの統一性の回復を前提において、まず、「物の価値」(Sachwert)との峻別に力点をとく。「物の価値」はある目的物に取引上与えられる価値であり、客観的基準により決定される。利益では、債権者の財産に対する特別の価値が賠償される(しかし感情利益は除外)。そして、「物の価値」と利益とはことなる基準が適用されるゆえに、前者を後者の亜種とするときには概念の混乱にいたる。」(北川善太郎「損害賠償論の史的変遷」法学論叢第73巻4号(1963) 31-32頁。
- (33) Hermann Lange＝Gottfried Schiemann, *Schadensersatz*, 3. Aufl, 2003, S. 195.
- (34) その他の説の詳細については、北川・前掲(注27) 111頁、北川・前掲(注14) 22-24頁参照。
- (35) 平井・前掲(注23) 836-837頁。なお、平井教授はラーベルの説を相当因果関係説批判の文脈で紹介している。「債務者は、債権者の権利を侵害したことから生ずるすべての結果を賠償するのではなく、契約によって保護されている債権者の利益を侵害したときにのみ責めを負うこと、すなわち、損害賠償の範囲は、契約の解釈(Auslegung)に帰着すること、を彼は述べているのである。」
- (36) 山本豊「西ドイツにおける損害(概念)論の動向—ホーロッパ鑑定意見の紹介を中心に—」法学志林第83巻4号(1986) 105頁、吉村良一「ドイツ法における財産的損害概念」立命館法学150-154号(1980) 831頁。
- (37) コサック・獨逸新商法論第3巻(1904) 69頁。
- (38) 奥田・前掲(注11) 189頁。
- (39) MünchKommHGB-Aktualisierungsbd. TranspR/Basedow § 430 Rn 2-7.
- (40) Ibid., § 430 Rn 2-7.
- (41) 正式名称は、“Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road”という。1956年に成立、1961年に発効しており、条約正文はフランス語および英語であるが、略称の“CMR”はフランス語タイトルである“Convention relative au Transport International de Marchandises par Route”

の略記である。

(42) BGH, Urteil vom 30. September 2010 – I ZR 39/09.

(43) 「特別の重大な有責」の訳は受川環大「国際海上物品運送人の責任制限阻却事由——ドイツ法を参照として——」現代企業取引法（1998）100頁による。CMR29条に規定する「故意と同等の注意義務違反（default considered as equivalent to wilful misconduct）」のことであり、重過失（grobe Fahrlässigkeit）とは異なる概念である。

(44) 関係する CMR の条文の概要は次のようになっている（1978年改定議定書による改定を含む）。23条1項：条約に基づく運送人の運送品の滅失に対する賠償額は、運送を引き受けた時および場所における運送品の価額を参照して算定する。23条2項：運送品の価額は、商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、これらのいずれもないときは同種かつ同品質の物品の通常の価額を参照して決定する。23条3項：賠償額の最高額を滅失した運送品1キロあたり8.33計算単位を乗じた額とする。23条7項：計算単位を国際通貨基金の特別引出権とする。29条1項：運送人に意図的な不当行為（wilful misconduct）またはそれと同視しうる懈怠（default on his part as...is considered as equivalent to wilful misconduct）があった場合は、条約上の免責、責任制限、立証責任の転換等の利益を援用できない。29条2項：運送人の使用人に前項の事由があった場合も、前項と同様とする。

(45) Heyn, F. Benedict, Die Entwicklung des Eisenbahnfrachtrechts von den Anfängen bis zur Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (ADHGB), 1996, S.276–279, 471.

(46) 道路交通指令（Kraftverkehrsordnung, KVO）の規定を参考にしたものである（Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts. (Transportrechtsreformgesetz – TRG), 1997, S.6）。

(47) Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, 2009, S.133.

(48) 以上 *McGregor on Damages*, (18th edition), 2009, pp14–16 参照。

(49) *Ibid.*, p.189.

(50) 中田裕康・債権総論 新版（2011）159頁。

(51) *Hadley v Baxendale* (1854) 9 Ex.341, 354–355.

(52) *Chitty on Contracts*, (30th edition), Volume 1, 2008, pp1660–1666.

- (53) McGregor, *op. cit.*, p.210.
- (54) Chitty, *op. cit.*, p.1626.
- (55) 用法として、“remoteness of damage”と“measure of damages”を区別して、前者をどのタイプの結果や損害を賠償させるかのルール、後者を前者のルールの適用により損害の範囲と認められた損害項目についての金銭評価の方法とする整理がなされてきたが、この考え方はイギリス国内法の解釈において裁判所は採用していないとされ、本稿が主に参照した教科書においては、“measure of damage”をこの意味での金銭評価に限定しては用いておらず、より広い意味での損害額算定の意味で使っている (Chitty, *op. cit.*, p.1626, McGregor, *op. cit.*, p.17)。
- (56) Chitty, *op. cit.*, pp.1636-1637.
- (57) なお、国際条約の批准にともない、特定の運送形態においては、変更されているものもあるが (たとえば、CMR による積地基準での損害算定)、ここではそれらの詳細には立ち入らず、コモン・ローの一般原則をみていく。
- (58) McGregor, *op. cit.*, p.1001. なお、イギリスの文献で到達地価格を賠償額算定の基準とすることについて、これより古い判例やその由来の記述は見受けられないが、19世紀前半に英訳が出版されているフランスのポティエの著作に、船主の運送品についての賠償責任は揚地における運送品の価値によることが記されている (Robert Joseph Pothier “A Treatise on Maritime Contracts of Letting to Hire” p. 22)。ハドレー・ルールで採用された予見可能性による損害賠償の制限だけでなく、この点でもイギリス法におけるポティエの影響が示唆される。
- (59) Rodocanachi v. Milburn (1886), 18 Q. B. D. 67 CA.
- (60) *Ibid.*, p.77.
- (61) ポティエにおいてもこの考え方が示されている。「船長は、運送品を引き渡せなかったことの結果として、その仕入原価とともにそれにより生じるはずの利益についても責任を負う。したがって、船長は傭船者に対し、傭船者が運送品を売却できたであろう額、すなわち荷揚げ、引渡しが行なわれるべき港において当該運送品が有する価額を支払わなければならない。」 (Pothier, *op. cit.*, p.22)。
- (62) The Heron II (1969) 1 A.C. 350, p.424.
- (63) McGregor, *op. cit.*, p.1008.
- (64) Chitty, *op. cit.*, p.1645.
- (65) The Subro Valour (1995) 1 Lloyd’s Rep. 509.
- (66) McGregor, *op. cit.*, p.1008.

- (67) 拙稿「海上物品運送品の損害賠償の範囲について」早稲田法学会誌第62巻2号（2012）28-30頁。
- (68) ドイツ法においても、相当性の判断の際に裁判官の裁量を認める考え方や保護目的説を採用する判例もあり（半田・前掲（注25）121頁）、完全賠償と制限賠償との理論上の相違ほどには、具体的な事案の解決における現実的な結論に違いが生じていない可能性はある。
- (69) 奥田編・前掲（注15）327-328頁。
- (70) 奥田編・前掲（注15）311-312頁。「損害項目とは、損害の発生、賠償範囲の決定や損害額の算定において独立の単位として法的な判断の対象となる個別の損害を指す概念である。一般的には、上記のように、損害の分類において掲げられている種々の損害（とりわけ、積極的損害と消極的損害）を細分したものが、ここでの損害項目である。」
- (71) 中田裕康・債権総論 新版（2011）169-170頁。
- (72) 以上の学説の整理について、奥田編・前掲（注15）343-345頁参照。
- (73) 奥田編・前掲（注15）344頁。
- (74) 山田＝来栖・前掲（注31）218頁。
- (75) 石坂音四郎・日本民法債権編第1巻（1911）300頁。
- (76) 石坂・前掲（注75）348-349頁。
- (77) 石坂・前掲（注75）349頁。
- (78) 石坂・前掲（注75）349-350頁。
- (79) 民法416条について、相当因果関係を制限したものとみる見解である（奥田編・前掲（注15）343頁）。
- (80) 石坂・前掲（注75）311頁。なお、民法の起草者も416条の不法行為への適用を否定する立場であったとされる（中田・前掲（注8）18-20頁）。
- (81) 石坂・前掲（注75）309、314頁。
- (82) 富井政章・民法原論第3巻債権総論 上〔昭和4年版復刻版〕（1985）239-240頁。
- (83) 「予見可能性が契約不履行にもとづく損害賠償の範囲画定の基準となる場合は、故意または重過失によらない契約不履行に限られる（フランス民法1150条）。フランス損害賠償法上の基本原則として全部賠償の原則（la principe de la reparation integrale）があげられ、1150条は予見可能性（imprevisibilité）の概念を用いて契約不履行についてののみこの原則を制限したものと説かれる」。フランス民法典1150

条は次のような規定となっている。「債務者は、債務が履行されなかったことが故意によるものでない場合には、契約の当事予見し、または予見することができた損害及び利益を除き責任を負わない」(平井宜雄・損害賠償法の理論(1971)35,206頁)。

- (84) 富井・前掲(注82)233-234頁。
- (85) 富井・前掲(注82)210頁。
- (86) 鳩山秀夫・日本債権法総論 増訂改版(1925)74-75頁。
- (87) 鳩山・前掲(注86)80-81頁。
- (88) 奥田編・前掲(注15)343-344頁。
- (89) 詳解・債権法改正の基本方針Ⅱ—契約および債権一般(1)(2009)264頁。
- (90) 平井・前掲(注23)776-777頁。「わが民法416条は、ドイツの相当因果関係説ではなくアメリカにおいて支配的な見解であるところの保護範囲(scope of protection, risk theory)説、またアメリカからドイツに輸入され、相当因果関係説に対する批判として登場したところの保護目的説(Schutzzwecktheorie)によってはじめて理論的に基礎づけられるといわなければならない」(平井宜雄「債務不履行責任の範囲に関する法的構成(3・完)」法学協会雑誌81巻3号(1965)259頁)。
- (91) 平井・前掲(注83)135-142頁。
- (92) 平井・前掲(注90)266頁。
- (93) 平井・前掲(注90)263頁。
- (94) 平井・前掲(注90)267頁。
- (95) 國井和郎「不法行為における損害賠償の範囲」民法の基本判例第2版(1999)174頁。
- (96) 中田・前掲(注71)163-164頁、林良平編・債権総論(1986)99頁、奥田昌道・債権総論 増補版(1992)176-177頁等参照。
- (97) 民法(債権法)改正検討委員会・詳解 債権法改正の基本方針Ⅱ(2009)262-268頁、法制審議会民法(債権関係)部会資料34「民法(債権関係)の改正に関する論点の検討(6)3-6頁参照。
- (98) フランス法との違いとしては、フランス法においては直接損害・間接損害という区別を採用していること、故意の場合と過失の場合とで債務不履行による損害賠償の範囲が異なる点が挙げられる(林編・前掲(注96)89頁参照)。
- (99) 奥田・前掲(注96)176頁。
- (100) 岡野敬次郎・商行為法及保険法(1928)243-244頁。

- (101) 竹田省・商法総則・商行為法（1931）174頁。鳩山教授は「受けた損害」を「積極的損害」、「失われた利益」を「消極的損害」として、民法416条との関係について次のように述べている「法律上ノ取扱ニ於テハ原則トシテ兩者ノ間ニ差異ナケレド消極的損害ハ事實上特別ノ事情ニモツクコト積極的損害ニ比シテ多シ（416條）」（鳩山・前掲（注86）65頁）。
- (102) 岡野・前掲（注100）240-241頁。
- (103) 竹田・前掲（注101）175頁。
- (104) 大隅・前掲（注6）140頁。
- (105) 石井照久＝伊沢孝平・海商法 航空法（1964）258頁。
- (106) 石井照久「運送人の責任」海法会誌復刊5号（1957）34頁、小町谷操三＝窪田宏・海商法 上巻（1962）155頁、田中・前掲（注6）306頁。
- (107) 平出・前掲（注5）477頁。結論的に大隅教授、石井教授の解釈と同じであると考えられ、この解釈に明確に反対する説はあまり見受けられない。異説として、581条の「いっさいの損害」を「運送品の滅失・毀損または延着が運送人の悪意または重過失によって生じたかぎり、通常の損害はもちろん、予見または予見可能性の有無にかかわらず、特別の損害をも運送品は賠償しなければならない」、「民法416条の賠償範囲に戻る趣旨ではない」とするものがある（長谷川雄一・基本商法講義 商取引法（1999年）187頁）。その根拠は「定額賠償の制度は、すでにその適用を排除して成立してきているから」とするに留まる。
- (108) 平出・前掲（注5）477頁。
- (109) 第1章4参照。
- (110) 第2章3（2）、4参照。
- (111) 平井・前掲（注90）266頁。
- (112) 法典調査會・商法委員會議事要録（日本近代立法資料叢書19）（1985）424-425頁。
- (113) 旧商法の商事契約における損害賠償の一般規定は次のとおりとなっている。328条「故意又ハ怠慢ノ行為ニ因リテ不適法ニ損害ヲ他人ニ加ヘタル者ハ其損害ニ付キ十分ノ賠償ヲ為ス義務アリ」、329条「損害賠償ハ生シタル損失及ヒ失ヒタル利益ノ弁償ヲ包括ス」。
- (114) 岸本辰雄・商法正義 第3巻（1893）255頁。なお、旧商法においては、「価額賠償」と「損害賠償」が使い分けられており、「甚シキ怠慢又ハ悪意」によらない通常の運送人の責任については「価額賠償」とされていた。ドイツ法の抽象的損害

計算による賠償と、具体的損害計算による賠償とで制度的に区別する発想とも類似するもので、興味深い。

- (115) フランス民法典1150条の考えを基礎としてヨーロッパ契約法原則においても9:503条において同様の趣旨が明記されている(潮見佳男「損害賠償責任の効果—賠償範囲の確定法理」ジュリスト1318号(2006)133頁)。なお、フランス民法1151条において、故意の場合も損害賠償の対象を直接の損害に限るとするが、これは賠償の対象となる損害が債務不履行と因果関係のあることを必要とすることを定めたものと理解され、賠償の範囲を「制限」するものではないとされる(加藤雅之「損害要件の再定位(1)—フランス法における賠償原理と損害概念の関係—」神戸学院法学第38巻第3・4号(2009)958-959頁。なお、岡野教授は581条の「一切ノ損害」について「損害ノ直接タルト間接タルトラ間ハス」といい、一切の制限を認めていないようにもとれる(岡野・前掲(注100)245頁。
- (116) 法制審議会民法(債権関係)部会資料・前掲(注97)3-6頁参照。
- (117) 戸田修三＝中村真澄編・注解 国際海上物品運送法(1997)259頁。
- (118) 林良平「売主の瑕疵担保責任の効果」近代法における物権と債権の交錯(1989)190頁。